S 125
129

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВЪ.

Высочайше учрежденная Коммисія по вопросу о мѣрахъ къ поощренію русскаго торговаго мореходства и судостроенія.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ МѢРОПРІЯТІЙ ДЛЯ РАЗВИТІЯ РУССКАГО ТОРГОВАГО МОРЕХОДСТВА.

Глубокоуважаемому
Николаю Александр[овичу]
Карышеву
отъ искренн[е]
уважающ[аго]...

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Киршбаума, д. М-ва Финансов[ъ]...
1895.

При пересмотрѣ законоположеній о купеческомъ мореплаваніи неоднократно встрѣчалась необходимость въ историческомъ изслѣдованіи тѣхъ мѣръ, которыя принимались въ разное время правительствомъ въ видахъ развитія нашего торговаго флота. Въ послѣдній разъ, въ началѣ шестидесятыхъ годовъ, когда возбужденъ былъ вопросъ объ общихъ мѣропріятіяхъ къ поощренію торговаго мореплаванія, прежде всего признавалось необходимымъ ознакомиться съ прошлымъ нашей морской торговли и мореходной промышленности. Генералъ-Адмиралъ, Великій князь Константинъ Николаевичъ обратился въ то время къ Министру Финансовъ Княжевичу съ слѣдующимъ письмомъ (19 Сентября 1860 г.). «Въ Морскомъ Министерствѣ и въ Управленіи Новороссійскаго Генералъ-Губернатора возникали разныя предположенія о мѣрахъ къ развитію у насъ купеческаго флота, благосостояніе коего столь полезно для флота военнаго. Сознавая всю важность этого предмета, Я рѣшился произвести подробное изслѣдованіе мѣръ, кои принимались какъ въ Россіи, такъ и за-границею для поощренія купеческаго судоходства и составить описаніе современнаго состоянія и нуждъ нашего купеческаго флота, съ тѣмъ, чтобы изъ этого труда вывести и на немъ основать полную систему административныхъ мѣръ, которыя могли бы дѣйствительно содѣйствовать у насъ развитію торговаго флота». Генералъ-Адмиралъ просилъ Министра Финансовъ «приказать составить изъ дѣлъ Министерства Финансовъ и прислать обзоръ всѣхъ мѣръ, принятыхъ правительствомъ въ пользу торговаго флота нашего и

*дарованныхъ ему льготъ и преимуществъ со времени вступленія въ Управленіе Министерствомъ Графа Канкрина» *). Работа эта, однако, впослѣдствіи не была исполнена. Въ нашей исторической литературѣ, обладающей нѣкоторыми превосходными трудами по исторіи военнаго флота, также до сего времени не имѣется изслѣдованія, которое заключало-бы болѣе или менѣе полное обозрѣніе правительственныхъ мѣропріятій къ развитію торговаго мореплаванія.*

Настоящій очеркъ, составленный по порученію Предсѣдателя Высочайше учрежденной при Министерствѣ Финансовъ Коммисіи по вопросу о мѣрахъ къ поощренію русскаго торговаго мореходства и судостроенія, М. И. Кази, представляетъ опытъ систематическаго обзора мѣропріятій, направленныхъ къ развитію торговаго флота, въ связи съ нѣкоторыми данными изъ исторіи нашей морской торговли. Дѣятельность Правительства на пользу русскаго торговаго мореплаванія начинается со времени царствованія императора Петра I; тѣмъ не менѣе, казалось не лишнимъ, на основаніи имѣющихся въ литературѣ свѣдѣній, включить въ предлагаемый «Обзоръ» краткое описаніе состоянія судоходства въ Россіи въ допетровскую эпоху. Въ приложеніи къ «Обзору» помѣщены таблицы, заключающія важнѣйшія данныя по статистикѣ нашего торговаго мореплаванія за время отъ 1850 г. до 1893 г.

Упомянутый «Обзоръ» и приложеніе къ нему составлены кандидатомъ университета М. В. Познеромъ.

---

*) *Архивъ Департамента Мануфактуръ и Внутренней Торговли, дѣло 16 Февраля 1860 года.*

Источники и главнѣйшія пособія.

Полное собраніе законовъ.

Дѣла Коммерцъ-Коллегіи, Коммисіи о Коммерціи и Департамента Внѣшней Торговли въ Архивѣ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Дѣла Департамента Мануфактуръ и Внутренней Торговли въ Архивѣ Департамента Торговли и Мануфактуръ.

Дѣла Департамента Торговли и Мануфактуръ.

М. Чулковъ. Историческое описаніе Россійской Коммерціи при всѣхъ портахъ и границахъ. Спб. 1781—88 гг.

Scherer. Geschichte und gegenwärtiger Zustand des Russischen Handels. Leipzig 1789.

H. Storch. Historisch-Statistisches Gemälde des Russischen Reichs am Ende der 18. Jahrhunderts. Leipzig 1797—1803; Supplementband zum 5. 6. u. 7. Bd. Leipzig 1803.

Hartwiss. Précis historique concernant les époques principales du commerce des Anglais en Russie. Dorpat 1806.

C. I. Borisow. The commerce of St. Pétersburg, London 1819.

Г. Неболсинъ. Статистическія записки о внѣшней торговлѣ Россіи. Спб. 1835 г.

Hagemeister. Memoire sur le commerce des ports de la Nouvelle Russie et d'Odessa. Odessa 1835.

В. Врангель. Исторія лѣснаго законодательства Россійской имперіи. Спб. 1841 г.

Г. Неболсинъ. Статистическое обозрѣніе внѣшней торговли Россіи. Спб. 1850 г.

П. Богуславскій. О купеческомъ судостроеніи въ Россіи, рѣчномъ и прибрежномъ. Спб. 1859 г.

А. Семеновъ. Изученіе историческихъ свѣдѣній о россійской внѣшней торговлѣ и промышленности съ половины XVII столѣтія по 1858 г. Спб. 1859 г.

Эртель. Опытъ статистическаго обзора русскаго купеческаго флота въ 1857 г. Спб. 1860 г.

Н. Перозіо. Экономическое изслѣдованіе акціонернаго пароходства въ Россіи. Спб. 1860 г.

П. Тихменевъ. Историческое обозрѣніе Россійско-Американской компаніи и дѣйствій ея до настоящаго времени. Спб. 1861—63 гг.

Н. Костомаровъ. Очеркъ торговли Московскаго государства въ XVI и XVII столѣтіяхъ. Спб. 1862 г.

А. Висковатовъ. Краткій историческій обзоръ морскихъ походовъ русскихъ и мореходства ихъ вообще до XVII столѣтія. Спб. 1864 г.

С. Елагинъ. Исторія русскаго флота. Періодъ Азовскій. Спб. 1864 г.

Матеріалы для исторіи русскаго флота. Изд. подъ ред. С. Елагина и Ѳ. Веселаго. Спб. 1865—82 гг.

А. Скальковскій. Записки о торговыхъ и промышленныхъ силахъ Одессы. Спб. 1865 г.

Ѳ. Веселаго. Очеркъ русской морской исторіи. Спб. 1875 г.

С. Огородниковъ. Исторія Архангельскаго порта. Спб. 1875 г.

Бережковъ. О торговлѣ Руси съ Ганзою до конца XV вѣка. Спб. 1879 г.

А. Головачевъ. Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Спб. 1881 г.

К. Скальковскій. Русская торговля въ Тихомъ океанѣ. Спб. 1883 г.

К. Лодыженскій. Исторія русскаго таможеннаго тарифа. Спб. 1886 г.

К. Скальковскій. Русскій торговый флотъ и срочное пароходство. Спб. 1887 г.

Г. Немировъ. Опытъ исторіи С.-Петербургской биржи въ связи съ исторіею С.-Петербурга какъ торговаго порта. Спб. 1888—1893 гг.

С. Огородниковъ. Очеркъ исторіи города Архангельска. Спб. 1890 г.

Никитскій. Исторія экономическаго быта Великаго Новгорода. Москва 1893 г.

Матеріалы для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ и исторіи ихъ сооруженія. Изд. коммисіи по устройству коммерческихъ портовъ.

Виды государственной внѣшней торговли и Обзоры внѣшней торговли Россіи за 1825—1893 гг.

Извѣстія Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

Труды С.-Петербургскаго Отдѣленія Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

Труды Императорскаго Общества для содѣйствія промышленности и торговли.

Журналъ «Русское Судоходство».

Журналъ «Морской Сборникъ».

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

ПРИЛОЖЕНІЕ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Русское торговое мореходство въ допетровскую эпоху. — Торговые пути въ древней Руси и морскіе походы князей. — Первобытныя суда славянъ. — Морская торговля Новгорода. — Колонизація сѣвера и промысловая дѣятельность монастырей. — Промыслы на Бѣломъ морѣ. — Попытки завоеванія морскихъ границъ при Іоаннѣ IV. — Паденіе Астраханскаго царства. — Азовскій походъ. — Война со Швеціею и Ливоніею. — Открытіе Бѣлаго моря для европейской торговли. — Привилегіи Англичанъ. — Движеніе судовъ въ Архангельскомъ портѣ въ XVII столѣтіи. — Голландская факторія. — Отмѣна льготъ въ пользу англичанъ. — Поощреніе русской вывозной торговли. — Другіе порты на сѣверѣ. — Попытки торговаго судостроенія. — Рѣчныя суда въ XVII столѣтіи. — Морскія сношенія съ Сибирью. — Торговля на Каспійскомъ морѣ. — Предпріятіе голштинцевъ. — Армянская компанія. — Казенное судостроеніе въ с. Дѣдиновѣ. — Проекты иноземцевъ о развитіи мореходнаго промысла.

Мореходство въ Россіи появилось въ одно время съ основаніемъ государства. Исторія Руси начинается тѣмъ, что славяне, наскуча внутренними раздорами, отправили пословъ *за море* къ Варяго-Руссамъ, приглашать къ себѣ на княженіе Рюрика съ братьями. Небольшія владѣнія, занятыя новыми князьями, составлявшія приблизительно нынѣшнія Петербургскую, Новгородскую и сосѣднія съ ними губерніи, примыкали къ одному только морю Балтійскому; но норманская предпріимчивость пришельцевъ уже вскорѣ проложила путь къ Черному морю. По преданію лѣтописи, дружинники Рюрика, Аскольдъ и Диръ, спустившись по Днѣпру, вышли въ Черное море и до-

стигли Царь-града, имѣя съ собою рать на двухстахъ судахъ. Они основали Кіевъ и тѣмъ положили начало образованію двухъ государствъ — одному на сѣверѣ и другому на югѣ. Положеніе обоихъ этихъ государствъ было благопріятно развитію мореходства, ибо водные пути открывали непрерывное сообщеніе съ Балтійскимъ и Черным морями. Черезъ Финскій заливъ и рѣку Неву проникали въ Ладожское озеро, оттуда по Волхову и озеру Ильменю суда входили въ рѣку Ловать, а затѣмъ ихъ перетаскивали волокомъ въ Днѣпръ, непосредственно уже соединявшійся съ Чернымъ моремъ. Кромѣ этого пути, о которомъ преимущественно упоминаютъ лѣтописи, русскимъ въ первоначальную эпоху ихъ исторіи были извѣстны еще два пути: одинъ, по Западной Двинѣ въ Балтійское море, а другой, по Волгѣ въ Каспійское море.

Обитатели Древней Руси, окруженные обширными лѣсами, владѣя большими рѣками и озерами и какъ на сѣверѣ, такъ и на югѣ, живя близъ морей, самою природою обращались къ занятію мореходствомъ. И дѣйствительно, первоначальная исторія Руси ознаменована цѣлымъ рядомъ морскихъ походовъ князей, которые предпринимались съ цѣлью обогащенія добычею и для защиты зарождавшейся тогда морской торговли. Уже ближайшій преемникъ Рюрика Олегъ совершилъ походъ къ Царь-граду на 2,000 судахъ, а за нимъ всѣ послѣдующіе князья, кончая Ярославомъ, предпринимали походы въ Черное море, такъ что въ теченіе одного столѣтія русскіе не менѣе девяти разъ шли на своихъ ладьяхъ къ Царь-граду, въ Болгарію или Херсонесъ. Не ограничиваясь этими походами, князья совершали и болѣе отдаленные мор-

скія плаванія. Такъ, по разсказамъ иноземныхъ лѣтописцевъ, при Игорѣ русскія суда ходили съ греческимъ флотомъ въ Италію; тотъ же князь предпринялъ экспедицію къ Каспійскому морю; кромѣ того, есть извѣстіе, что Руссы выходили изъ Чернаго моря черезъ Дарданеллы и проникали въ Архипелагъ.

Греческій императоръ Константинъ Багрянородный оставилъ подробное описаніе о томъ, откуда и какъ древніе славяне ходили въ Константинополь. По его словамъ, русскія суда приходили въ Царь-Градъ изъ Новагорода, Смоленска, Любеча, Чернигова и Вышгорода. Подвластныя Руси племена зимою рубили лѣсъ и строили изъ него одподеревыя суда, которыя, по вскрытіи Днѣпра, привозили въ Кіевъ и тамъ продавали русскимъ. Въ апрѣлѣ весь русскій флотъ собирался у Витичева и оттуда, не останавливаясь, спускался до пороговъ, которыхъ въ то время считалось семь. Изъ нихъ наибольшія трудности для переправы представлялъ первый, у котораго приходилось въ бродъ отыскивать удобный путь для прохода судовъ, требовавшаго чрезвычайныхъ усилій,— и затѣмъ самый большой, такъ называемый Неясыть, гдѣ товары должны были выгружаться на берегъ, а суда на протяженіи нѣсколькихъ миль перетаскивались на плечахъ. По выходѣ въ открытое море русскіе останавливались, починивали и оснащивали свои суда, что не рѣшались дѣлать на Днѣпрѣ, опасаясь нападенія печенѣговъ. Энергія, съ которою древніе славяне устремлялись къ Черному морю, не смотря на трудности, представлявшіяся имъ во время пути, свидѣтельствуетъ, что плаваніе въ Царь-градъ заключало для нихъ немаловажныя выгоды. Ихъ привле-

кала туда не только военная добыча, но и значительная торговля, въ которой они обмѣнивали свои сырые продукты на парчу, ткани, оружіе и другія издѣлія, необходимыя для нихъ при отсутствіи промышленности и болѣе или менѣе совершенныхъ пріемовъ обработки сырья.

Первобытныя суда, на которыхъ совершали плаваніе древніе славяне, лѣтопись большею частью обозначаетъ названіемъ «лодіи», хотя на ряду съ этимъ встрѣчаются также другія названія, какъ, напримѣръ, кербаты или карбасы, бусы, ссуды или суды. Судя по различнымъ указаніямъ лѣтописца, суда эти представляли большія гребныя лодки, на которыхъ помѣщалось по 40, а по словамъ Константина Багрянороднаго, по 60 человѣкъ. Лишь подъ 1151 годомъ встрѣчается въ лѣтописи указаніе на усовершенствованіе въ судахъ, впервые примѣненное Изяславомъ при защитѣ Кіева. Какъ разсказываетъ лѣтописецъ, на ладьяхъ видны были одни только весла, а гребцы были невидимы, будучи прикрыты досками, воины же стояли наверху въ броняхъ и стрѣляли. Очевидно, тогда впервые примѣнено было къ судамъ устройство палубъ.

Извѣстія о мореходствѣ на сѣверѣ Россіи относятся къ болѣе позднему времени, именно къ XII столѣтію, когда уже почти исчезаютъ въ лѣтописяхъ сообщенія о плаваніяхъ по Черному морю. По нѣкоторымъ извѣстіямъ, русскія суда въ 1130 и слѣдующихъ годахъ направлялись съ товарами къ острову Готланду и въ Данію. Готландъ былъ въ то время важнымъ торговымъ центромъ. Торговое его значеніе доказывается огромнымъ количествомъ монетъ, араб-

скихъ и западно-европейскихъ, найденныхъ на этомъ островѣ. Нѣкоторая часть этихъ монетъ чекана IX и X вѣковъ. Сохранились указанія, что уже въ это время происходили торговыя сношенія между побережьями Балтійскаго моря, гдѣ жили Балтійскіе славяне, и Новгородомъ. Въ половинѣ XII столѣтія въ лѣтописи встрѣчается свидѣтельство, что въ Новгородѣ организована была особая часть купечества подъ наименованіемъ «купцы заморскіе»; по всей вѣроятности, это были купцы, ведшіе морскую торговлю съ Готландомъ и нѣмецкими городами. Свѣдѣнія объ ихъ плаваніяхъ относятся къ первой половинѣ столѣтія; такъ, подъ 1130 г., въ лѣтописи записано: «идуще изъ заморія съ Готъ потопи лодій семь, а сами потопоша и товаръ, а друзіи вылѣзоша, но нази, и дома пріидоша нази». Въ 1134 г. въ Даніи, вѣроятно, въ Шлезвигѣ, новгородскіе купцы были арестованы. Въ 1142 г. на новгородцевъ среди моря напалъ шведскій король. Что новгородцы бывали въ Любекѣ, доказательствомъ служитъ то, что въ жалованной грамотѣ, дарованной городу Любеку императоромъ Фридрихомъ I, между купцами съ востока, на первомъ мѣстѣ, названы русскіе.

На дальнѣйшее развитіе начавшейся морской торговли Новгорода, вліяніе имѣла нѣмецкая колонизація по берегу Балтійскаго моря и усиленіе могущества шведовъ. Менѣе чѣмъ въ одно столѣтіе на пространствѣ приблизительно въ 250 миль явился цѣлый рядъ городовъ—Ростокъ, Рига, Ревель, Перновъ и др.,—дававшихъ пріютъ нѣмецкимъ колонистамъ. Постепенно усиливаясь, эти нѣмецкія колоніи стали принимать дѣятельное участіе въ торговлѣ между сѣверною

Русью и Западной Европою и захватили въ свои руки морскую перевозку. Шведы издавна враждовали съ новгородцами и старались отнять у нихъ свободный выходъ въ море. Хотя борьба эта кончилась Орѣховскимъ договоромъ (1323 г.), по которому за Новгородомъ сохранилось право свободнаго прохода въ Финскій заливъ, однако тѣмъ же договоромъ установлены были важныя льготы для ганзейскихъ купцовъ, получившихъ свободный путь по шведской и русской землѣ до Новгорода; кромѣ того, шведы, не смотря на договоръ, и впослѣдствіи не переставали причинять затрудненія новгородскимъ купцамъ. Вслѣдствіе этого непосредственная морская торговля Новгорода еще болѣе сократилась. Новгородъ, не смотря на способность населенія къ морскому и рѣчному судоходству, не смотря на многочисленность въ Новгородской области рѣкъ и озеръ, имѣющихъ истокъ къ Балтійскому и Бѣлому морямъ, не развилъ ни купеческаго, ни государственнаго флота. Независимо отъ указанныхъ выше обстоятельствъ, причины этого явленія заключались въ условіяхъ политическаго быта Великаго Новгорода, вслѣдствіе коихъ купечеству не дано было надлежащимъ образомъ развиться, а боярское правительство не пришло къ нему на помощь государственными средствами. Затѣмъ, немаловажное значеніе имѣла и разбросанность населенія новгородскаго: предпріимчивость его и колонизація направлялись не къ Балтійскимъ берегамъ, а на дальній сѣверо-востокъ.

Торговля съ Корелой, Обонежьемъ и Заволочьемъ существовала у новгородцевъ издавна. Торговый путь шелъ Волховомъ, Ладожскимъ озеромъ, Свирью, Онеж-

скимъ озеромъ, рѣкою Водлой, Черевью, а оттуда волокомъ въ озеро Кемо и р. Кемь, затѣмъ въ рѣку Онегу, а изъ послѣдней путь черезъ новый волокъ переходилъ въ Емцу, притокъ Сѣверной Двины. Другой путь въ Югру шелъ по южной окраинѣ Двинской земли и, открываясь рѣками Мстой, Мологой, Волгой, и Шексной, направлялся далѣе Порозовицей, Кубенскимъ озеромъ, Сухоной, Вычегдой, Печорой и Обью. На этомъ пути позднѣе важнымъ торговымъ мѣстомъ сдѣлался Устюгъ, — сюда приходили суда съ хлѣбомъ и разными произведеніями природы и рукодѣлья для обмѣна съ инородцами на мѣха. Торговое плаваніе далѣе отъ Устюга до Холмогоръ по Двинѣ существовало уже въ началѣ XV столѣтія, и въ Холмогорахъ была ярмарка, на которой торговали мѣхами. Смѣльчаки-промышленники спускались изъ Холмогоръ въ Сѣверное море, направляли путь вдоль берега, входили въ Мезенскую губу, проплывали по Мезени, потомъ по Пезѣ, а оттуда короткимъ волокомъ переходили въ рѣку Цильму и входили въ Печору, по которой достигали Пустозерска. Нѣкоторые ходили въ Уссу, а оттуда волокомъ переправлялись въ рѣку Сысву, спускались въ Обь и проходили до Иртыша. Другіе промышленники отправлялись по морю на западъ, въ землю лопарей и вели тамъ мѣновую торговлю рыбою.

Не смотря на стѣсненія и помѣхи, причиняемыя нѣмцами и шведами, и на политическій упадокъ Новгорода, сношенія новгородскихъ купцовъ съ западными торговыми городами не прекращались: не имѣя собственнаго флота, они обращались къ иностраннымъ судопромышленникамъ, которые за хорошій

барышъ, не смотря на запрещеніе Ганзейскаго правительства, соглашались перевозить за море новгородскіе товары. Изъ сообщеній конца XIV вѣка видно, что новгородцы очень часто посылали суда съ товарами въ Данцигъ и другіе сосѣдніе города.

Главнымъ предметомъ вывоза въ новгородской торговлѣ съ западомъ были исключительно сырые матеріалы: воскъ, мѣха, ленъ, хмѣль; привозились въ Новгородъ сукна фландрскія и польскія, полотна, вина, изъ съѣстныхъ припасовъ соль, иногда хлѣбъ, мясо и рыба, кромѣ того желѣзныя издѣлія и мелкіе галантерейные товары.

Одновременно съ упадкомъ Новгорода, оттѣсненнаго отъ Балтійскаго моря шведами и ливонскими рыцарями, остальная Русь отрѣзана была и отъ прочихъ морей. Путь къ Каспійскому морю прегражденъ былъ царствами Казанскимъ и Астраханскимъ, а къ Азовскому и Черному владѣніями Крымскихъ Татаръ и Турціею.

Открытымъ для мореходства оставалось только одно Сѣверное море, и на немъ рано появились суда русскихъ колонистовъ. Промышленники новгородскіе, поселившіеся на Поморскомъ берегу, добывали морского звѣря (моржей) въ *студеномъ Мурманскомъ* морѣ, выѣзжая весною на «добытки-весновальники», по выраженію житія преподобныхъ Зосимы и Савватія; плаваніе ихъ на плохихъ мореходныхъ судахъ, по словамъ лѣтописца, было бѣднымъ и горькимъ, но они возвращались съ добычею и продавали ее купцамъ, пріѣзжавшимъ къ нимъ за звѣринымъ саломъ и кожею. Развитіемъ морскихъ промысловъ въ XV и XVI стол. этотъ отдаленный край обязанъ колонизаціи св. по-

движниковъ, просвѣтительною дѣятельностью которыхъ создавались на сѣверѣ монашескія обители и общины. Новокорельскій (1410 г.), Соловецкій (1426 г.) и Печенгскій монастыри не только преслѣдовали цѣли духовнаго просвѣщенія края, но и вели обширное хозяйство, извлекая доходъ изъ промысловъ и торговли. Особенно широкіе размѣры получила промышленная дѣятельность Соловецкаго монастыря: эксплоатируя соляныя варницы и рыбные промыслы, монастырь нуждался въ судахъ для перевозки товаровъ: первоначально онъ нанималъ суда у жителей Онежскаго округа, Подпорожской и Сумской волости, а съ 1548 года уже завелъ свои собственныя верфи, на которыхъ и строились мореходныя *лодьи*. Что число судовъ, принадлежавшихъ монастырю, было значительно, видно изъ того, что въ 1561 году 15 соловецкихъ лодей, по выходѣ изъ Двины, потерпѣли крушеніе въ Бѣломъ морѣ. Печенгскій монастырь доставлялъ къ Двинѣ ежегодно на собственныхъ морскихъ судахъ до 40 тыс. пуд. соли и избытки своихъ морскихъ промысловъ; онъ снабжалъ рыбными продуктами не только внутренніе города Россіи, но и иностранцевъ, присылавшихъ къ монастырю корабли изъ Антверпена и Амстердама (1562 г.).

Особенное развитіе торговое мореходство на сѣверѣ получило со второй половины XVI столѣтія, когда открылись черезъ Бѣлое море постоянныя торговыя сношенія съ Западною Европою. Къ тому времени Россія, начавшая съ княженія Іоанна Калиты «собираться» къ Москвѣ, была уже настолько сильна, что могла вновь приступить къ завоеванію ранѣе принадлежавшихъ ей границъ. Взятіе Казани и разрушеніе

Астраханскаго царства вновь открыли путь къ Каспійскому морю. Затѣмъ послѣдовалъ цѣлый рядъ попытокъ возвратить Россіи Черное и Балтійское моря, съ цѣлью воспользоваться ими для развитія морской торговли. Однако, попытки эти не увѣнчались успѣхомъ. Въ 1558 году, по указу царя, Вишневецкимъ и Адашевымъ совершенъ былъ походъ на крымскихъ татаръ. Послѣдній изъ названныхъ воеводъ, построивъ на Днѣпрѣ, близъ Кременчуга, суда, поплылъ къ устью, взялъ два непріятельскихъ корабля и, спустившись далѣе къ морю, приставалъ въ сѣверной половинѣ Перекопскаго залива къ косѣ Джарилгачъ, а затѣмъ поднялся вверхъ къ нынѣшнему полуострову Хоралы. Со времени Владимірова похода это былъ первый поискъ на Черномъ морѣ въ теченіе почти пяти столѣтій. Какъ извѣстно, онъ не укрѣпилъ за Россіею морского побережья, и задача, которую пытался разрѣшить Іоаннъ IV, оставалась нерѣшенною еще въ продолженіе двухъ вѣковъ.

Попытки пріобрѣтенія Балтійскихъ береговъ также оказались неудачными. Въ 1557 году царь велѣлъ окольничему князю Шастунову и дворянамъ Головину и Выродкову заложить на правомъ берегу рѣки Наровы, у самаго устья, городъ съ корабельною пристанью, но постройка эта оказалась ненужною, такъ какъ въ слѣдующемъ году русскіе завоевали Нарву. Іоаннъ придавалъ взятію этого города особенно важное значеніе: «Я завоевалъ Нарву», говорилъ онъ пріѣзжавшимъ въ Москву ливонскимъ посламъ, «и буду пользоваться моимъ счастьемъ». Какое значеніе придавали въ то время завоеванію Нарвы соперники Россіи, видно изъ слѣдующихъ словъ короля Сигиз-

мунда-Августа, который писалъ по этому поводу королевѣ Елизаветѣ: «Московскій Царь ежегодно увеличиваетъ свое могущество пріобрѣтеніемъ предметовъ, которые привозятся въ Нарву, ибо сюда привозятся не только товары, но и оружіе, до сихъ поръ ему неизвѣстное, привозятся не только произведенія художествъ, но пріѣзжаютъ и сами художники, посредствомъ которыхъ онъ пріобрѣтаетъ средства побѣждать всѣхъ. Вашему Величеству небезъизвѣстны силы этого врага и власть, какою онъ пользуется надъ своими подданными. До сихъ поръ мы могли его побѣждать только потому, что онъ былъ чуждъ образованности, не зналъ искусства, но если нарвская навигація будетъ продолжаться, то что ему будетъ неизвѣстно?» Сношенія Россіи съ Западной Европой, благодаря завоеванію Нарвы, на нѣкоторое время оживились, и въ портъ этотъ по дѣламъ торговымъ приходили не только ганзейцы, но и англичане, голландцы и французы. При дальнѣйшихъ военныхъ дѣйствіяхъ въ войнѣ съ Ливоніею и Швеціею, русскіе пріобрѣли еще нѣкоторыя крѣпости и проложили себѣ путь къ Финскому заливу, но затѣмъ утратили не только новыя завоеванія, но и старинныя крѣпости Ивангородъ, Ямъ и Копорье. При царѣ Ѳеодорѣ Іоанновичѣ эти города хотя и были возвращены, но приморскія мѣста остались за шведами. По Тявзинскому договору (1595 г.) пограничная черта осталась та же самая, какая за два съ половиною столѣтія до этого времени установлена была послѣ борьбы Новгорода со шведами.

Несравненно важнѣе указанныхъ выше попытокъ было открытіе для европейской торговли Бѣлаго моря. Еще до царствованія Іоанна IV имѣли мѣсто случай-

ныя экспедиціи русскихъ по Двинѣ черезъ Бѣлое море въ Западную Европу. Такъ, въ 1495 году Григорій Истома, посланный для переговоровъ съ Даніею, на четырехъ небольшихъ ладьяхъ вышелъ изъ Двины и моремъ добрался до Дронтгейма и оттуда сухимъ путемъ до Копенгагена. Послѣ него такимъ же путемъ отправлялся въ Данію Василій Власій, а въ 1501 году возвратился изъ Даніи въ Россію Юрій Траханіотъ. Случайное обстоятельство установило при Іоаннѣ IV постоянныя торговыя сношенія англичанъ съ Россіею. Въ срединѣ 16-го столѣтія между англійскими купцами образовалась компанія для торговли съ Китаемъ и Индіею; она предполагала найти новый путь въ Тихій океанъ черезъ сѣверныя моря и снарядила экспедицію на трехъ судахъ, изъ которыхъ уцѣлѣло отъ бурь только одно; его пригнало къ обители св. Николая у устья Двины (1553 г.). Капитанъ судна Ченслеръ явился въ Москву и получилъ отъ царя разрѣшеніе на торговлю англичанъ съ Россіею. чрезъ Бѣлое море. Еще до прихода англичанъ, Московская Русь вела торговлю съ сѣвернымъ краемъ; извѣстія о посылкѣ туда воеводъ для взиманія пошлинъ относятся еще къ XIV столѣтію. Ко времени прибытія англичанъ у таможеннаго сбора находились выборные головы холмогорцы Филиппъ Родіоновъ и Өеофанъ Макаровъ, тогда же приходили на корельское устье вологодскія суда съ россійскими товарами. Упомянутый Макаровъ вмѣстѣ съ купцомъ Михайломъ Григовьевымъ сопровождали царскаго посла Осипа Непею, который посланъ былъ вмѣстѣ съ Ченслеромъ въ Лондонъ «для утвержденія сей новой торговли и для соглядáнія обращенія купеческаго».

Въ Англіи образовалась «Компанія для торговли съ Россіею и сѣверными странами», которая надѣлена была значительными привилегіями; англичанамъ предоставлены были пристани въ устьѣ Двины, въ Холмогорахъ, въ Колѣ, Мезени, Печенгѣ, Варзугѣ, у Соловецкихъ острововъ, на Печорѣ, на Оби и даже за Обью на р. Пеленди (Енисеѣ), затѣмъ имъ разрѣшено было торговать въ Россіи повсемѣстно, безъ платежа пошлинъ, имѣть свои торговые дома и склады. Сосѣднія съ Россіею государства не могли быть довольны установленіемъ торговли съ Англіею; она не только подрывала ихъ собственную морскую торговлю, но и представляла опасность въ военномъ отношеніи. Вотъ въ какихъ словахъ отзывается о ней Шведскій король Густавъ I въ письмѣ къ Датскому королю, спустя 4 года послѣ появленія англичанъ въ Бѣломъ морѣ: «Понеже Англичане новый и необыклый путь черезъ море ледовитое къ пристани св. Николая отворили и плаваютъ мимо Норвегіи; что всѣмъ окрестнымъ государствамъ и моря Балтійскаго городамъ превеликій вредъ и убытокъ наносится, когда запрещенные всякаго рода воинскіе инструменты и оружіе въ Россію возятъ, которыми Россіяне противъ прочихъ христіанъ весьма вооружиться и образомъ силы Турецкой владѣнія надъ Европою пожелать возмогутъ. Того ради пріятельски желаю, дабы король Датскій Фридрихъ изволилъ оную Англійскую навигацію пресѣчь». После вторичнаго прибытія Ченслера въ 1555 г. пришли къ гавани св. Николая первые торговые англійскіе корабли съ суконами лондонскими, а вслѣдъ за ними голландскіе и брабантскіе корабли. Англичане усмотрѣли въ этомъ нарушеніе дарованной имъ привилегіи, но не

заявили тогда жалобы царю, чѣмъ и воспользовались ихъ соперники, получивъ разрѣшеніе устроить при устьѣ Двины особую пристань и завести тамъ свои дома и склады. Въ 1582 г. прибыло въ Бѣлое море 17 кораблей, изъ нихъ 11 англійскихъ, одинъ голландскій и 5 брабантскаго негоціанта Бѣлоборода. Приходъ судовъ въ Архангельскъ въ теченіе XVII стол. опредѣляется изъ слѣдующихъ данныхъ, сохранившихся въ дѣлахъ Посольскаго приказа [1]):

Въ 1600	г.	было	въ	приходѣ	21	кор.	(12 англ. и 9 голл.).
» 1604	»	»	»	»	29	»	
» 1618	»	»	»	»	43	»	(30 голл.).
» 1621	»	»	»	»	67	»	
» 1634	»	»	»	»	54	»	
» 1655	»	»	»	»	67	»	
» 1658	»	»	»	»	80	»	(только 4 англ.).
» 1668	»	»	»	»	37	»	
» 1669	»	»	»	»	47	»	
» 1670	»	»	»	»	30	»	
» 1673	»	»	»	»	33	»	
» 1693	»	»	»	»	49	»	

Большинство кораблей принадлежало голландцамъ, за ними слѣдовали англійскіе, гамбургскіе, бременскіе, датскіе, шведскіе и французскіе. Съ 1689 г., вслѣдствіе ходатайства прусскаго посланника о дозволеніи приходить съ товарами въ Архангельскъ подданнымъ курфюрста Бранденбургскаго и торговать въ русскихъ городахъ, стали приходить и нѣмецкіе корабли, т. е. начались торговыя сношенія Пруссіи съ Россіею [2]).

Не ограничиваясь привозомъ товаровъ въ сѣверные порты, англичане доставляли издѣлія своихъ

[1]) *Огородниковъ.* „Очеркъ", стр. 94.
[2]) П. С. З. 1330.

фабрикъ во внутренніе города, въ Москву, и пытались даже черезъ Россію завязать торговлю съ Персіею. Уже въ 1558 г. Дженкинсонъ на суднѣ, купленномъ въ Астрахани, перевозилъ товары въ Мангишлакъ, но разбои на Волгѣ и опасности плаванія по Каспійскому морю заставили ихъ вскорѣ отказаться отъ торговыхъ сношеній съ Персіею. У Никольскаго монастыря, а также въ Холмогорахъ англичане выстроили дома и склады; позднѣе у нихъ заведены были конторы въ Вологдѣ, Ярославлѣ и Костромѣ. Вслѣдъ за англійскими купцами въ Бѣломъ морѣ явились голландцы; они избрали для своихъ судовъ болѣе удобную пристань, на правомъ берегу Двины, у мѣста, называемаго Пуръ Наволокъ, гдѣ Двина предъ впаденіемъ въ море, раздѣляется на множество рукавовъ. При преемникѣ Іоанна IV—царѣ Θеодорѣ въ этомъ мѣстѣ основанъ былъ городъ Новые Холмогоры, названный мѣстными жителями Архангельскимъ городомъ. Первые поселенцы въ немъ освобождены были на пять лѣтъ отъ податей. Спустя три года послѣ основанія (1587 г.), въ городѣ всѣхъ жителей было 130 семействъ, но благодаря торговлѣ голландцевъ и англичанъ, которые вскорѣ перенесли сюда свои конторы, Архангельскъ быстро развивался. Въ 1624 г. въ немъ уже выстроено было два гостиныхъ двора, русскій и нѣмецкій; причемъ въ первомъ находилось 95 амбаровъ и торговыхъ помѣщеній, а во второмъ болѣе 116 амбаровъ и складовъ. Въ числѣ дворовъ, принадлежавшихъ мѣстнымъ жителямъ, были дворы англійскіе, нѣмецкіе и голландскіе. Голландцы въ XVII стол. ежегодно отправляли въ Архангельскъ, подъ прикрытіемъ нѣсколькихъ военныхъ кораблей, до 30 судовъ

съ товарами. Флотъ этотъ раздѣлялся обыкновенно на двѣ эскадры, изъ которыхъ первая, въ восемь или десять судовъ, приходила въ Бѣлое море въ іюнѣ и возвращалась оттуда въ сентябрѣ: другая отправлялась въ іюлѣ и приходила обратно въ Голландію въ октябрѣ [1]).

Значительныя привилегіи, дарованныя англичанамъ, вызывали противъ нихъ жалобы со стороны русскихъ купцовъ, которые въ серединѣ XVII стол. стали уже тяготиться посредничествомъ англичанъ, захватившихъ въ свои руки всю торговлю съ иноземными городами. Правительство было ими также недовольно, такъ какъ они нерѣдко водворяли контрабандные товары, уклоняясь отъ платежа пошлинъ. Въ 1646 г. русскіе купцы подали царю челобитную, въ которой просили ограничить произволъ англичанъ устройствомъ такихъ учрежденій, которыя передали бы торговлю въ руки русскихъ купцовъ. Ходатайство объ ограниченіи привилегій иностранцевъ удовлетворено было въ 1649 г., когда представился удобный поводъ къ отмѣнѣ льготъ, установленныхъ въ пользу англичанъ. «Когда вы своему королю поизмѣннически дерзнули голову отсѣчь, чего подлѣе никогда на свѣтѣ не слыхано, то я съ вами никакого сообщенія не хочу», велѣлъ сказать царь Алексѣй посламъ, явившимся отъ Кромвеля. Англичанамъ предложено было оставить внутренніе города Россіи, и торговля ихъ ограничена была только Архангельскомъ. Вскорѣ послѣ того установлены были для иностранцевъ еще новыя ограниченія. Съ открытія бѣломорскаго торга пошлина взыскивалась (кромѣ англичанъ) съ привоз-

[1]) Ср. П. С. З. 833.

ныхъ и отвозныхъ товаровъ, одинаково, по 5% со ста рейхсталеровъ, и такой порядокъ продолжался неуклонно до 1649 г.; тогда же установлена была безъ исключенія для всѣхъ иностранцевъ и русскихъ новая пошлина съ вѣсчихъ товаровъ 4%, а съ невѣсчихъ по алтыну съ рубля; кромѣ того, велѣно было взимать по 2 деньги съ рубля за лоцманскіе, мостовые. дрягильскіе, анбарщину и т. п. сборы. Но и при новой пошлинѣ, ограничивавшей льготы англичанъ, выгоды иностранцевъ по сравненію съ русскими торговцами были весьма значительны, въ виду отягощенія внутренней торговли различными сборами. Дальнѣйшій шагъ къ поощренію русской вывозной торговли былъ сдѣланъ Уставною Грамотою 1654 г., которою проѣзжіе и др. сборы замѣнены были пошлиною по 10 денегъ съ рубля (рублевая пошлина), причемъ съ иностранцевъ, за отвозные изъ Россіи товары, сверхъ того, велѣно было взимать по 4 деньги съ рубля. Наконецъ, Новоторговымъ Уставомъ, который въ большей части своихъ постановленій относится къ торговлѣ у Архангельска [1]), еще болѣе ограничены права иностранцевъ, вслѣдствіе увеличенія проѣздной пошлины на привозные товары и запрещенія имъ производить торговлю въ русскихъ городахъ, иначе какъ по государевымъ грамотамъ; не менѣе чувствительно было для иноземныхъ купцовъ установленіе опредѣленныхъ таможенныхъ формальностей и закрытіе имъ доступа къ бѣломорскимъ пристанямъ, кромѣ Колы и Архангельска, что лишило ихъ возможности провозить товары безпошлинно. Голландцы

[1]) Изъ 94 статей о торговлѣ у Архангельска говорится въ 52-хъ.

жаловались царю на примѣненіе Новоторговаго Устава, причемъ указывали, что онъ не выгоденъ не только для иностранцевъ, но и для русскихъ торговыхъ людей. Однако, московское купечество, спрошенное по этому дѣлу, отвѣчало, что «новый торговый уставъ учиненъ къ великой прибыли казнѣ великаго государя въ пошлинныхъ сборѣхъ, и они, гости и всего московскаго государства торговые люди учали промыслы имѣть и въ торговыхъ промыслѣхъ заводитца и часъ и отъ часу полнитца съ того числа, какъ новый торговый уставъ учиненъ...» Вслѣдъ за введеніемъ устава, какъ видно изъ приведенной выше таблицы, нѣсколько уменьшилось число судовъ, приходившихъ къ Архангельску, но пошлинные сборы, вслѣдствіе увеличенія ихъ размѣра, не сокращались. Такъ въ 1665 г. собрано было у Архангельска пошлинъ 66,905 р. 78½ к., затѣмъ:

въ 1666 г.	72,601 р.	95	к.
» 1667 »	57,800 »	24½	»
» 1668 »	74,660 »	50½	»
» 1669 »	77,872 »	89½	»
» 1670 »	66,021 »	12	»
» 1671 »	61,508 »	34½	»
» 1672 »	72,626 »	35	»

При сопоставленіи означенныхъ суммъ съ количествомъ сборовъ, поступавшихъ ежегодно въ приказъ Новгородской четверти изъ В. Новгорода, Пскова, Вологды и др. пограничныхъ городовъ, оказывается, что изъ ежегоднаго дохода въ 100 тыс. руб., одинъ Архангельскъ вносилъ въ государственную казну свыше 60 тыс. руб. Такъ велико было финансовое значеніе бѣломорской торговли въ бюджетѣ допетровской Руси.

Первоначальные предметы отпуска у порта св. Николая были слѣдующіе: пшеница, рожь, гречневыя крупы, масло коровье очищенное, мясо, сало, жиръ ворваній, воскъ, конопля, ленъ, пенька, мѣха разные, смола, деготь, пухъ, слюда, рыбій клей, семга, треска и т. п. Позднѣе къ этимъ товарамъ прибавилась пряжа льняная и пеньковая, холсты клѣтчатые, сукна сермяжныя и триковыя, щетина, свѣчи сальныя моканыя, рогожи и кульки рогожные и др. Главнѣйшіе предметы ввоза были: сукна англійскія, французскія и брабантскія, золотая и серебряная монета, сахаръ, пряности, фрукты, хлопчатая и писчая бумага, галантерейные товары, посуда, зеркала, вина, военные снаряды и др. Изъ вѣдомости объ отпускной торговлѣ, сохранившейся за 1653 г., видно, что тогда вывезено было изъ Архангельска хлѣба на 250,000 р., льняного сѣмени на 14,400 р., мѣховъ на 146,564 р., москательныхъ товаровъ (бобровой струи, ревеня) на 14,800 р., кожъ на 370,866 руб. и разныхъ другихъ товаровъ на 267,848 р., а всего на 1.064,478 р.

Кромѣ Архангельска, торговая пристань существовала на сѣверѣ въ Колѣ, гдѣ имѣлся и таможенный дворъ. Жители Колы промѣнивали англичанамъ и датчанамъ рыбу на сукна и металлы и возили вымѣненное по морю въ Двину до Холмогоръ и до Архангельска съ цѣлью промѣнять иностранные товары на хлѣбъ. Въ Кеми ежегодно въ день св. Петра собирался торгъ съ лопарями, которые обмѣнивали на привозные товары ворвань, мѣха и рыбу. Нѣкоторые иноземные корабли ходили въ устье Печоры и приставали въ Пустозерскѣ, но это запрещалось изъ опасенія утайки таможенныхъ сборовъ, и пустозерскій

воевода въ 1664 г. получилъ приказаніе не давать иноземнымъ судамъ пристанища.

Морская торговля въ Сѣверномъ океанѣ производилась преимущественно на иностранныхъ корабляхъ; русскіе, если и отправлялись этимъ путемъ за границу, то ѣздили въ большинствѣ случаевъ на чужеземныхъ судахъ. Встрѣчаются, правда, отдѣльныя указанія относительно русскихъ морскихъ судовъ, но основаніе торговаго флота въ Архангельскѣ положено было только Петромъ. Такъ, къ 1581 г. относится извѣстіе, что именитые люди Аникій и Яковъ Строгановы, владѣвшіе обширными землями по Камѣ и Чусовой, заказали нѣмецкимъ мастерамъ построить на Сѣверной Двинѣ два корабля, быть можетъ, съ цѣлью проложенія морского пути въ рѣку Обь. Для этихъ кораблей нанято было въ Антверпенѣ нѣсколько искусныхъ мореходовъ, но совершали ли эти суда плаваніе и гдѣ именно, — о томъ не сохранилось никакихъ свѣдѣній. Затѣмъ Борисъ Годуновъ, при воцареніи своемъ, приказалъ думному дьяку, который былъ посланъ въ Вѣну съ извѣщеніемъ о вступленіи его на царство, купить въ Любекѣ два корабля. Послѣдній исполнилъ порученіе и въ слѣдующемъ году (1599) прибылъ съ судами въ Архангельскъ. Тотъ же государь велѣлъ построить для плаванія въ Ледовитомъ океанѣ пятнадцать «морянокъ», причемъ судовая снасть доставлялась изъ Ярославля и Вологды къ городу Мангазеѣ, на рѣкѣ Тазѣ, гдѣ производилась постройка; оттуда же привозили якоря и желѣзо.

Если не считать указанныхъ исключеній, русскіе не имѣли въ XVII столѣтіи морскихъ судовъ, которыя были бы сколько-нибудь пригодны для болѣе отдаленныхъ плаваній. Перевозка грузовъ по внутреннимъ

водамъ, какъ отъ Архангельска до Вологды, совершалась на досчаникахъ, насадахъ и болѣе мелкихъ судахъ, смотря по грузу. Досчаники имѣли до десяти сажень и болѣе; насады были длинныя и широкія плоскодонныя суда, сверху крытыя. Они шли надъ водою не выше четырехъ футовъ; для легкости, при постройкѣ, въ нихъ вовсе не клали желѣза, все было сдѣлано изъ одного дерева. Такого же типа были суда, плававшія въ XVII столѣтіи по Волгѣ, они также назывались досчаниками, а которыя поменьше—насадами и кладными стругами. Послѣдніе были досчатые полубленные и неполубленные, также съ набоями. При большихъ судахъ были маленькія лодки, называвшіяся завозни, подвозки, наузки. Въ 1634 году на Волгѣ большой стругъ или насадъ вмѣщалъ отъ 300 до 500 ластовъ и, когда былъ нагруженъ, сидѣлъ въ водѣ до 12 футовъ. Для струга, въ семь сажень длиною, считалось достаточнымъ двѣнадцать человѣкъ гребцовъ. При попутномъ вѣтрѣ употребляли паруса, но въ противномъ случаѣ плаваніе было очень затруднительно, особенно когда приходилось ѣхать противъ теченія: гребная работа оказывалась недостаточною; къ носу привязывали длинные канаты и тащили суда вверхъ по рѣкѣ. Такія же несовершенныя суда служили архангельскимъ купцамъ для перевозки грузовъ при разгрузкѣ иноземныхъ кораблей въ портѣ и для доставленія ихъ въ ближайшія прибрежныя мѣста. Первоначально число досчаниковъ въ портѣ было ничтожно, но къ 1646 году оно возросло до сорока.

Не лучшаго устройства суда были такъ называемые *кочи* и *шитики*, на которыхъ производилась въ

началѣ XVII столѣтія торговля Архангельска съ Сибирью. Кромѣ морского пути, въ Мангазею — городъ, выстроенный на рѣкѣ Тазѣ Борисомъ Годуновымъ, — гдѣ сосредоточивался этотъ торгъ, существовалъ еще другой путь, болѣе безопасный: по выходѣ изъ Архангельска шли моремъ мимо Канина Носа и острова Колгуева; Югорскимъ шаромъ входили въ Карскую губу, затѣмъ вступали въ рѣку Мутную и поднимались по ней до волока, шириною версты въ полторы; пройдя волокъ, суда спускали въ рѣку Зеленую и ею проходили въ Тазъ къ Мангазеѣ. Въ случаѣ если противные вѣтры заставляли суда запоздать въ морѣ, они возвращались въ Пустое озеро; если же морозы захватывали купцовъ на рѣкѣ Мутной или Зеленой, то суда и товары оставлялись на мѣстѣ, а люди на лыжахъ шли въ Обдорскъ и оттуда пробирались въ Березовъ. Въ 1616 году тобольскіе воеводы донесли царю, что, по дошедшимъ до нихъ слухамъ, въ Мангазею ежегодно ходятъ нѣмецкіе купцы изъ Архангельска, причемъ выражали опасеніе, что иноземцы могутъ утвердиться въ краѣ. Вслѣдствіе этого запрещено было въ томъ же году не только ѣздить иностранцамъ, но подъ страхомъ смертной казни даже показывать имъ дорогу. Хотя вскорѣ и обнаружилась неосновательность сообщенныхъ воеводами слуховъ, однако запрещеніе иноземнымъ купцамъ ходить далѣе Архангельска осталось въ силѣ; затѣмъ и русскимъ, по настоянію тобольскихъ воеводъ, разрѣшено было возить товары въ Мангазею не иначе, какъ черезъ Тобольскъ и Березовъ. Вслѣдствіе этой мѣры морской торгъ съ Сибирью пришелъ въ совершенный упадокъ.

По внутреннимъ и рѣчнымъ путямъ промышленники и торговцы пускались въ далекій край на царскихъ досчаникахъ, назначенныхъ для провоза служилыхъ людей и казенныхъ припасовъ. Суда эти плыли мимо Сургута, Нарыма, Кецка до Маковскаго острога; оттуда товары перевозились на подводахъ до Енисейска, гдѣ въ 1647 г. былъ уже значительный наплывъ торговцевъ, существовали гостиный дворъ и таможенная изба. Изъ Енисейска плавали по Верхней Тунгузкѣ и впадающему въ нее Илиму, а затѣмъ короткимъ волокомъ и мелкими притоками входили въ Лену, гдѣ въ 1639 году уже были досчаники, шитики, каюки, струги и набойни разной величины и вмѣстимости. Изъ дѣлъ Якутской воеводской канцеляріи видно, что въ 1634 году русскіе промышленники производили торгъ въ Якутскѣ, ѣздили оттуда къ Ледовитому океану и, плавая берегомъ, достигали Чукотскаго Носа и Камчатки[1]). Немного позднѣе (1660 г.) въ Охотскѣ существовалъ уже мѣновой промыселъ и развивалось судостроеніе: тамъ продавались шитики, каюки, зырянскіе струги и набойницы.

Торговля чрезъ Каспійское море съ Персіею привлекала къ себѣ въ XVI и XVII столѣтіяхъ всеобщее вниманіе европейскихъ государствъ, потому что въ Персіи разсчитывали найти не только рынокъ для сбыта европейскихъ товаровъ, но и множество предметовъ, которыми было бы весьма выгодно снабжать другія страны. Англичане ранѣе другихъ воспользовались транзитомъ черезъ Россію для торговыхъ сношеній съ Персіею. Дженкинсонъ, о которомъ упо-

[1]) *Чулковъ*, т. I, кн. 1, стр. 103.

миналось выше, предпринималъ туда нѣсколько экспедицій, но неудачи, понесенныя имъ вслѣдствіе бурь и нападеній разбойниковъ, прекратили зарождавшуюся торговлю. Въ XVII столѣтіи англичане вновь возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ транзитнаго торга съ Персіею, но имъ, согласно отзыву купечества, на этотъ разъ отвѣтили отказомъ. Кромѣ англичанъ, добивались права производить торговлю съ Персіею французы (1629 г.), голландцы (1630 г.) и датчане (1631 г.), но ихъ предложенія также были отклонены. Напротивъ, голштинцамъ дозволено было провозить всякіе товары въ Персію и обратно, безъ платежа таможенныхъ пошлинъ. Это обстоятельство объясняется тѣмъ, что они обѣщали платить въ казну ежегодно баснословную по тому времени сумму въ 600 тысячъ ефимковъ. Въ дѣйствительности, компанія не въ состояніи была уплатить такую сумму, и предпріятіе голштинцевъ, послѣ первой же экспедиціи, рушилось. Для нихъ предполагалось строить близъ Нижняго Новгорода 10 судовъ, причемъ работами должны были завѣдывать иностранные мастера, а плотники нанимались русскіе; относительно послѣднихъ царь писалъ воеводамъ, чтобы «корабельнаго мастерства отъ нихъ не скрывать». Выстроено было одно судно, но плаваніе его было не удачно; оно разбилось у Низабата, на берегу Дагестана.

При Алексѣѣ Михаиловичѣ торговля съ Персіею приняла широкіе размѣры. Въ 1664 году шахъ Аббасъ II даровалъ русскимъ привилегію на свободную торговлю во всѣхъ персидскихъ владѣніяхъ безъ платежа пошлинъ. Сосредоточивалась торговля въ Астрахани, куда купцы прибывали изъ Персіи на госуда-

ревыхъ бусахъ. Эти суда содержались правительствомъ для перевозокъ по Каспійскому морю и находились въ завѣдываніи Астраханскаго дѣлового двора. Бусы ходили дважды въ годъ, весною и осенью, между Астраханью и Караганскимъ пристанищемъ или Дербентомъ и Шемахою для торговли съ Хивою, Бухарою и Персіею. Командовалъ бусою служилый человѣкъ, бравшій съ собою плотника, десятка два стрѣльцовъ, пушкарей и нѣсколько пушекъ съ военными запасами, для защиты отъ нападеній морскихъ разбойниковъ.

Плаваніе на бусахъ было не безопасно, потому что онѣ не отличались особенною прочностью и имѣли весьма слабое военное вооруженіе. Поэтому въ 1667 году, когда армянской компаніи предоставлено было право транзитнаго торга шелкомъ и другими персидскими товарами, причемъ правительство приняло на себя охрану грузовъ во время плаванія на Волгѣ,—предпринято было построеніе большого судна, которое служило бы для охраненія купцовъ. Это былъ первый опытъ сооруженія правительствомъ мореходнаго судна согласно съ требованіями современной судостроительной техники на Западѣ. Проживавшій въ Москвѣ голландскій гость ванъ Свиденъ, по порученію царя, ѣздилъ въ Голландію, гдѣ нанялъ пять корабельщиковъ; по его же предложенію, завѣдываніе постройкою судовъ возложено было на полковника Буковена, который «на морѣ многіе пути хаживалъ на корабли, и морской корабельный бой ему въ обычай, и корабельное дѣло и русскій извычай знаетъ». Вслѣдствіе новизны дѣла, при работахъ встрѣтился цѣлый рядъ затрудненій. Самые простые инструменты, напр., мо-

лоты, пилы, струги, буравы, пришлось выписывать изъ Голландіи. При доставкѣ лѣса, смолы, сала, пеньки, желѣза, при наборѣ плотниковъ одно припятствіе являлось за другимъ. Въ отвѣтъ на неоднократныя требованія, старосты писали, что «по Христовѣ евангельской заповѣди, еже ей ей, въ правду, что къ государеву корабельному дѣлу охочихъ плотниковъ нѣтъ»; Марселисъ, владѣлецъ тульскихъ заводовъ, отозвался, что у него ни векшъ, ни подъемовъ, ни другихъ требуемыхъ вещей, ни мастеровъ для дѣланія ихъ нѣтъ. Пушкарскій приказъ отвѣчалъ, что «которые канаты и векши есть, и тѣ надобны къ подъему большого Успенскаго колокола, а подъемовъ нѣтъ, и послать къ корабельному дѣлу нечего». Позднѣе, когда требовался кузнецъ, тотъ же приказъ писалъ, что единственный имѣющійся у него кузнецъ «на пушечномъ дворѣ дѣлаетъ къ большому Успенскому колоколу языкъ, а опричь его языка дѣлать некому».

Не смотря, однако, на эти затрудненія, спустя годъ были выстроены корабль и яхта. Корабль, названный «Орелъ», имѣлъ около 80 ф. длины, 21 ф. ширины и сидѣлъ въ водѣ, не въ полномъ грузу, около 5 футъ. Вооруженіе его состояло изъ 22 пушекъ отъ 2-хъ до 5 фунтоваго калибра. 18 Мая 1669 года суда вышли изъ села Дѣдинова въ Нижній Новгородъ, откуда они спустились въ Астрахань, гдѣ оставались девять мѣсяцевъ. Взятіе города Стенькою Разинымъ положило печальный конецъ экспедиціи: суда были сожжены, часть экипажа погибла, а другая спаслась бѣгствомъ. Послѣ этого судостроеніе при царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ уже болѣе не возобновлялось, хотя нѣкоторые иностранцы, проживавшие въ Россіи, — Ви-

ніусъ и Янъ Вегронъ, а до нихъ Ботлеръ и Густавъ фонъ Кемпенъ,—предлагали правительству различные проекты постройки судовъ. Виніусъ, переводчикъ посольскаго приказа, предполагалъ построить большое число каторгъ, на подобіе венеціанскихъ галеръ, которыя могли бы ходить подъ веслами, съ тѣмъ, чтобы на этихъ судахъ, за извѣстную плату, развозить товары по всѣмъ берегамъ Каспійскаго моря и впадающимъ въ него рѣкамъ. Особенною широтою отличались планы Вегрона, который предполагалъ воспользоваться судами для торговли съ «Канарѣйскою землею», Италіею, Португаліею и даже Бразиліею и Индіею; суда надлежало строить не только для своихъ потребностей, но и для продажи другимъ государствамъ. По замѣчанію Вегрона, для государя нѣтъ ничего выгоднѣе «морскаго промысла,—и тако же и то, что ни одинъ во всей вселенной есть, чтобы такими малыми проторми такое множество кораблей можно велѣть дѣлать и содержать, какъ Его Величеству мочно, потому что его земля обильна, и слишкомъ имѣетъ лѣсу, пеньку, желѣзо, смолу черную твердую и смолу жидкую судовую, и иные товары, которые къ морскому дѣлу годны».

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Дѣятельность Петра Великаго для развитія торговаго мореходства. — Посѣщеніе Архангельска. — Торговая экспедиція отъ казны. — Судостроеніе въ Архангельскѣ. — Частная верфь бр. Баженинныхъ. — Мѣры для развитія архангельскаго порта. — Приходъ судовъ въ Архангельскъ въ первой четверти 18 столѣтія. — Отвлеченіе торговли къ С.-Петербургскому порту. — Упадокъ Архангельска. — Дѣятельность Балтійскихъ портовъ. — Приходъ судовъ въ 1717—1725 гг. — Мѣры для развитія С.-Петербурга. — Срочныя сообщенія съ нѣмецкими портами. — Льготы въ пользу русской морской торговли. — Поощреніе дальняго плаванія. — Казенныя экспедиціи въ Венецію, Испанію и Францію. — Неудачи этихъ попытокъ. — Образованіе компаній. — Компанія для сѣверныхъ морскихъ промысловъ. — Взятіе Азова и торговля на Азовскомъ морѣ. — Морская торговля съ Персіею и каспійское судоходство. — «Кумпанства». — Значеніе военнаго судостроенія. — Указы о постройкѣ новоманерныхъ судовъ. — Затрудненія при введеніи судовъ новаго типа. — Начало регистраціи судовъ. — Заботы объ экипажѣ для торговаго флота. — Навигацкая школа и Морская Академія. — Командированіе матросовъ и шкиперовъ отъ Адмиралтейства. — Наемъ экипажа изъ крестьянъ. — Нѣкоторыя общія мѣры: учрежденіе Коммерцъ-Коллегіи; морской торговый регламентъ. — Торговые трактаты.

Изложенные выше совѣты и проекты иноземцевъ, жившихъ въ Россіи и присматривавшихся къ ея торговому быту, попытки правительства при Алексѣѣ Михаиловичѣ начать собственное казенное судостроеніе и мѣры, направленныя къ поощренію русской вывозной торговли и ограниченію льготъ иностранцевъ — все это показывало, что мысль о заведеніи въ Россіи своего торговаго флота уже зрѣла въ умахъ русскихъ людей во второй половинѣ XVII столѣтія. Но чтобы привести эту мысль въ исполненіе, требовалась не-

преклонная энергія и любовь къ морской стихіи—качества, счастливымъ образомъ соединявшіяся въ геніальномъ преемникѣ Алексѣя Михаиловича—юномъ Петрѣ.

Вскорѣ послѣ вступленія своего на престолъ, въ 1693 г., Петръ прибылъ въ Архангельскъ, и это первое посѣщеніе царя ознаменовалось постройкою корабля для дальняго морского плаванія. Къ пріѣзду Петра выстроена была у Архангельска 12-ти пушечная яхта «Св. Петръ», на которой царь, тотчасъ по прибытіи, поѣхалъ провожать иностранныя суда, уходившія съ грузомъ отъ Архангельска, и плылъ за ними Бѣлымъ моремъ до Трехъ острововъ, откуда 10 августа воротился обратно. Пробывъ въ Архангельскѣ еще въ продолженіе мѣсяца, царь указалъ мѣсто для постройки верфи на среднемъ Соломбальскомъ острову и, сдѣлавъ распоряженіе о немедленной доставкѣ лѣса и желѣза, успѣлъ самъ заложить первое торговое судно. Въ то же время онъ поручилъ иностраннымъ купцамъ купить въ Голландіи на государевъ счетъ фрегатъ въ 44 пушки и прислать на немъ сукно для войска. Въ слѣдующемъ году, когда Петръ во второй разъ посѣтилъ Архангельскъ, съ верфи спущено было судно «Св. Павелъ». Царь велѣлъ нагрузить его поташемъ, смолою, хлѣбомъ и лѣсомъ и отправить во Францію, но первая эта торговая экспедиція кончилась неудачею, и отъ 21 Апрѣля 1696 года дьякъ Виніусъ доносилъ Петру: «Корабль Вашего Величества подъ голландскимъ знаменемъ [1]) съ товарами взяли французы и по ихъ уставу никакъ не отдаютъ». Не смотря на эту неудачу, другой ко-

[1]) Судно вышло подъ враждебнымъ Франціи голландскимъ флагомъ.

рабль, купленный для царя въ Голландіи, въ томъ же году отправленъ былъ съ грузомъ въ Амстердамъ, а на Соломбальской верфи дѣятельно продолжалось казенное судостроеніе, такъ что къ 1701 г. было уже готовыхъ шесть судовъ, кромѣ «Св. Павла». Въ этомъ году произведенъ былъ осмотръ судовъ особо командированнымъ отъ царя стольникомъ Племянниковымъ при участіи англійскихъ, голландскихъ и гамбургскихъ шкиперовъ и русскихъ торговыхъ людей. Иноземцы нашли суда достаточно прочными и одобрили ихъ конструкцію, причемъ оцѣнили стоимость ихъ въ 11 тысячъ ефимковъ каждое; русскіе же торговцы отозвались незнаніемъ «для того, что они такимъ промысломъ не промышляютъ».

Впрочемъ, вскорѣ появилось у Архангельска и частное судостроеніе. Еще въ 1693 г. Францу Тиммерману дана была жалованная грамота на постройку въ Россіи кораблей въ теченіе 20 лѣтъ на Двинѣ и на устьѣ Мезени, съ правомъ рубить и приплавлять лѣсъ безпошлинно, и пріучать русскихъ людей къ «тому корабельному мастерству». Но Тиммерманъ не воспользовался дарованною ему льготою, и въ 1696 г. къ царю обратились объ устройствѣ верфи съ челобитною братья Баженины, владѣвшіе лѣсопильною мельницею въ дер. Вавчугѣ. въ 13 верстахъ отъ Холмогоръ и 83 верстахъ отъ Архангельска, на правомъ берегу Двины. Получивъ привилегію, Баженины въ 1700 г. заложили у Вавчуги два торговые корабля и построили тамъ же заводы прядильный и парусный. Они освобождались отъ всякихъ выборныхъ службъ и посылокъ, имъ предоставлялось право получать безпошлинно изъ-за моря всѣ матеріалы, какіе нужны для корабельнаго дѣла. Также относительно людей

«которые будуть у того корабельнаго дѣла, и пришедшіе для морскаго хода иноземцы, шкиперы и штурманы, и матросы къ готовности кораблямъ, и для морской науки русскіе люди у нихъ будутъ,— велѣно было—тѣмъ людямъ безъ всякаго начальничья принужденія дать свободную льготу, чтобы они отъ нихъ Осипа и Өеодора (Бажениныхъ) никѣмъ и ни къ какимъ дѣламъ взяты и принуждены не были». Давая привилегію, царь имѣлъ въ виду, какъ сказано въ грамотѣ, «чтобы на то смотря иные всякихъ чиновъ люди въ такомъ же усердіи намъ Великому Государю, нашему царскому Величеству, служили и радѣніе свое объявляли [1])». Первый торговый корабль Бажениныхъ. «Св. Апостолъ Андрей Первозванный», вышелъ въ море въ 1703 году и снабженъ былъ изъ Посольскаго Приказа патентомъ (пасомъ), какіе потомъ давались и на прочіе русскіе корабли, для свободнаго плаванія въ чужихъ водахъ. Вслѣдъ за Бажениными морскою торговлею занялся другой предпріимчивый купецъ— Иванъ Степановичъ Стрежневъ, но предпріятія его были очень не удачны. Построенный имъ корабль «Св. Алексѣй», вышедшій въ 1708 г. съ товарами въ Англію, былъ захваченъ близъ Дюнкирхена французскими приватирами, и хотя впослѣдствіи судно было возвращено, но товаръ погибъ. Слѣдующіе четыре его корабля, примкнувшіе къ голландскому каравану, были сожжены французами. Наконецъ, два судна, отправленныя имъ, одно въ Португалію, другое въ Англію, потерпѣли на морѣ крушеніе, вслѣдствіе чего Стрежневъ окончательно разорился. Война Франціи съ Англіей, къ которой примкнула и Гол-

[1]) П. С. З. 1749.

ландія, вынуждала суда нейтральныхъ государствъ плавать съ большою осторожностью, чтобы не подвергнуться морскому нападенію. Въ 1707 г. корабль Бажениныхъ, возвращаясь съ грузомъ сукна изъ Лондона въ Архангельскъ, былъ захваченъ у Нордъ-капа французскою военною эскадрою, причемъ судно было сожжено, товары взяты, а экипажъ обобранъ и высаженъ на о. Кильдинъ, гдѣ былъ усмотрѣнъ русскими промышленниками, доставившими его, въ числѣ 29 человѣкъ, въ Кольскій острогъ.

Не смотря однако на эти неудачи, дѣятельность Архангельскаго порта продолжала развиваться. Нуждаясь въ финансовыхъ средствахъ для веденія войны со Швеціею, Петръ чрезвычайно дорожилъ развитіемъ выгодной для казны торговли у Архангельска, отдаленнаго отъ театра военныхъ дѣйствій, и не упускалъ никакихъ мѣръ, которыя могли бы служить къ ея расширенію. Въ 1701 г. состоялось распоряженіе, чтобы всѣ грузы, подлежавшіе отправкѣ за рубежъ, не только изъ Новгорода, Пскова, Риги и Ревеля, но и изъ великороссійскихъ и малороссійскихъ городовъ, направлялись къ Архангельску для продажи тамъ иноземцамъ. Въ 1704 г., вслѣдствіе жалобы на затрудненія при входѣ въ Архангельскую гавань, по совѣту Крюйса, устроено огражденіе фарватера разстановкою *лоцъ-бочекъ*; тогда же установленъ былъ ластовый сборъ съ приходящихъ судовъ, причемъ съ иностранныхъ кораблей взималось по полуефимку съ ласта, а съ русскихъ по полуденьгѣ съ рубля. Строеніе государевыхъ судовъ на Соломбальской верфи продолжалось до 1718 г., причемъ общее число судовъ доведено было до 13; нѣкоторые изъ нихъ были проданы коронымъ

приказчикамъ у Архангельска за ихъ радѣтельныя службы; другія совершали регулярно заграничныя плаванія, а иногда отдавались на откупъ иностраннымъ шкиперамъ, которые зафрахтовывали ихъ на 2—3 года съ платою до 8,000 гульденовъ за годъ. Для извлеченія большихъ выгодъ изъ торговли, Петръ обращалъ особенное вниманіе на качество отпускаемыхъ товаровъ, установляя цѣны поташа и смольчуга, опредѣляя, какіе сорта пеньки подлежатъ къ отпуску и по какой цѣнѣ и т. п. Въ числѣ привозныхъ товаровъ этого времени замѣтно уже большее разнообразіе; между прочимъ, стали выписываться компасы, склянки песочныя, блоки, математическіе инструменты, штурманскіе ящики съ принадлежностями. Отпускные товары остались прежніе, но вывозились они въ значительно большемъ количествѣ. Въ одномъ 1710 году привозъ былъ на сумму 1.606.580 р., а отпускъ на 3.071.240 руб. Приходъ судовъ за время отъ 1700 до 1725 г. показанъ въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Число судовъ.	Годы.	Число судовъ.
1700.	64	1713.	169
1701	106	1714.	165
1702.	149	1715.	230
1703.	112	1716.	208
1704.	122	1717.	146
1705.	143	1718.	116
1706.	147	1719.	119
1707.	133	1720.	122
1708.	206	1721.	110
1709.	163	1722.	60
1710.	159	1723.	40
1711.	184	1724.	22
1712.	132	1725.	19

Какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ, торговля Архангельска, начиная съ 1716 г., подвергалась значи-

тельному сокращенію. Объясняется это цѣлымъ рядомъ мѣръ, принятыхъ для поощренія дѣятельности новаго С.-Петербургскаго порта въ ущербъ Архангельскому. Еще въ 1713 г., 31 Октября состоялся указъ, чтобы «купецкіе и другихъ чиновъ люди, у кого есть пенька и юфть, къ городу Архангельскому и на Вологду для торговли не возили, а привозили въ С.-Петербургъ; также которые государевы товары: икру, клей, поташъ, смолу, щетину, ревень, къ городу не отпускать, а привозить потомужъ въ С.-Петербургъ»; хлѣбъ разрѣшалось возить по волѣ, куда способнѣе въ С.-Петербургъ или Архангельскъ [1]). Въ слѣдующемъ году, однако, вслѣдствіе ходатайства купечества, разрѣшено было половину товаровъ везти къ Архангельску [2]), но въ 1717 г. уже вновь велѣно было направлять къ Петербургу $^2/_3$ товаровъ и только одну треть въ Архангельскъ [3]). Не смотря на эти ограниченія, бѣломорская торговля, въ первые годы послѣ изданія этихъ мѣръ, сокращалась медленно, и за три года 1717, 1718 и 1719 отпускъ изъ Архангельска составлялъ, въ среднемъ, 2.034,000 руб., а привозъ 518,521 рубль. Между тѣмъ въ С.-Петербургѣ, по отзыву тамошняго купечества, «торгъ иноземческій былъ недоволенъ». Въ 1718 г. къ нему приходило всего 52 корабля, изъ которыхъ 30 было англійскихъ, 10 голландскихъ, 8 любскихъ, 1 французское и 3 гданскихъ. Отпускъ простирался на сумму 233,051 р., а привозъ 188,854 р. Очевидно, необходимо было принять новыя и болѣе поощрительныя мѣры въ пользу Петербурга, чтобы отвлечь къ нему торговлю отъ привычнаго пути. Указомъ 1720 г., 10 ноября [4]), въ пользу Пе-

[1]) П. С. З. 2732.—[2]) П. С. З. 2784.—[3]) П. С. З. 3115.—[4]) П. С. З. 3672.

тербургской торговли понижена была земская пошлина при перевозкѣ товаровъ отъ 5% до 3% и оставлена въ прежнемъ размѣрѣ для Архангельска и Колы; отпускная пошлина уменьшена была для русскихъ купцовъ на половину противъ взимаемой съ иноземцевъ, но при этомъ она въ бѣломорскихъ портахъ взималась не русскими деньгами, а полновѣсными ефимками. Затѣмъ, въ слѣдующемъ году установлено было [1]), какіе товары откуда и къ какимъ портамъ возить, причемъ къ Архангельску разрѣшено было направлять товары изъ областей, прилегающихъ къ Сѣверной Двинѣ, а товары, слѣдовавшіе черезъ Вологду зимнимъ путемъ, обращены на С.-Петербургъ; за Ригою оставлены были прежнія мѣста, исключая окрестныхъ мѣстъ Гжатской пристани и Великихъ Лукъ, которыя также отведены для С.-Петербурга. Наконецъ, въ 1722 г. для иностранныхъ судовъ, приходящихъ въ С.-Петербургъ, сбавлены пошлины на 1/5 противъ прочихъ портовъ и сверхъ того съ товаровъ, принадлежащихъ корабельщику, 4 ефимка, штурману 2 ефимка, матросамъ и прочимъ людямъ 4 ефимка [2]). Наконецъ, по тарифу 1724 г. установлено было, чтобы съ привозныхъ и отпускныхъ товаровъ въ Архангельскѣ взимать пошлины съ прибавкою 25% къ окладамъ, назначеннымъ для другихъ портовъ. Всѣ эти мѣры привели къ тому, что Архангельскій портъ къ концу царствованія Петра совершенно утратилъ значеніе по сравненію съ Балтійскими портами. Въ 1725 и 1726 г.г. къ Петербургу, Ригѣ и Нарвѣ пришло въ общей сложности до 1.600 кораблей.

[1]) П. С. З. 3860.

[2]) П. С. З. 3959, 4038.

причемъ на первый изъ этихъ городовъ приходится 450 судовъ, на второй 755 и на третій 333; между тѣмъ въ Архангельскѣ за тѣ же годы пришло только 50 кораблей. Таможенныхъ пошлинъ въ Балтійскихъ портахъ собрано было до 347.000 р., а въ Архангельскѣ всего только 18.408 р. При такихъ обстоятельствахъ не удивительно, что судостроеніе на Соломбалѣ окончательно прекратилось, и только Осипъ Баженинъ продолжалъ строить въ Вавчугѣ суда для морскихъ промысловъ. Бѣломорскіе корабли уже не предпринимали дальнихъ плаваній, и только небольшія суда отправлялись въ Норвегію съ хлѣбомъ и «другими мелочными товаренки».

Дѣятельность С.-Пететербургскаго порта и другихъ Балтійскихъ портовъ, благодаря указаннымъ поощрительнымъ мѣрамъ, получила быстрое развитіе. Въ 1714 г. въ С.-Петербургѣ было въ приходѣ всего 16 судовъ, а къ 1724 г. число ихъ возросло до 180, всего же за время отъ 1717 до 1725 г. приходъ судовъ къ балтійскимъ портамъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Число судовъ.			
	Въ С.-Петербургѣ.	Въ Ригѣ.	Въ Ревелѣ.	Въ Нарвѣ.
1717. . . .	51	139	27	?
1718 . . .	54	150	17	6
1719. . . .	52	177	38	23
1720 . . .	75	188	49	36
1721. . . .	90	238	37	73
1722. . . .	119	230	43	69
1723. . . .	?	203	?	?
1724. . . .	180	273	?	115
1725. . . .	?	388	?	179 [1])

[1]) *H. Storch.* Hist. Stat. Gem. d. Russ. R. Supplementband, 27; Архивъ Д. Т. Сб. Дѣла Коммиссіи о коммерціи, дѣло 420, св. 25; Дѣла Коммерцъ коллегіи, счетн. эксп. д. 2, св. 4.

Преобладающее значеніе Рижскаго порта, которое усматривается изъ таблицы, объясняется тѣмъ, что онъ издавна, еще за долго до присоединенія къ русскимъ владѣніямъ, былъ важнѣйшимъ торговымъ центромъ въ Балтійскомъ морѣ. Такъ, за десятилѣтіе отъ 1685 г. до 1695 г. въ Ригу приходило ежегодно въ среднемъ отъ 300 до 400 иностранныхъ кораблей. Во время войны торговая дѣятельность порта почти прекратилась, но затѣмъ онъ вновь занялъ принадлежавшее ему мѣсто въ морской торговлѣ сѣверныхъ европейскихъ государствъ.

Не ограничиваясь упомянутыми выше мѣрами, имѣвшими цѣлью сосредоточить въ С.-Петербургѣ отпускную торговлю, Петръ, съ самаго основанія новой столицы, заботился о привлеченіи къ ней иностранныхъ купеческихъ судовъ. Тотчасъ по взятіи Ніеншанца объявлено было, что шкиперу перваго торговаго корабля, который придетъ въ Неву, выдана будетъ премія въ 500 червонныхъ, шкиперу второго судна въ 300 и третьяго въ сто,—и въ томъ же году (1703) одному изъ шести голландскихъ судовъ, пришедшихъ въ Балтійское море, удалось мимо шведскихъ военныхъ кораблей, крейсировавшихъ недалеко отъ устьевъ Невы, пробраться съ грузомъ въ С.-Петербургу. Въ слѣдующемъ году объявлено было всѣмъ державамъ черезъ россійскихъ уполномоченныхъ объ открытіи для торговли новаго порта. Парижскому послу боярину Матвѣеву, поручено было особо вступить съ Франціею въ переговоры о заключеніи торговаго трактата. Князю Меншикову приказано было войти въ соглашеніе о торговлѣ съ нѣмецкими городами Любекомъ, Гамбургомъ, Бременомъ и Данцигомъ;

немного позднѣе (1712 г.) русскимъ агентомъ въ Венеціи заключенъ былъ договоръ съ Генуею о непосредственной торговлѣ съ Россіею, причемъ первыя три судна, пришедшія въ С.-Петербургъ изъ Италіи, освобождались отъ пошлины. Подобное же соглашеніе состоялось съ городомъ Данцигомъ. Но всѣ эти мѣры не могли имѣть существеннаго значенія, такъ какъ продолжавшіяся военныя дѣйствія затрудняли движеніе торговыхъ судовъ въ Балтійскомъ морѣ. Только съ 1713 г. началась правильная дѣятельность С.-Петербургскаго порта, и съ этого же времени, какъ упоминалось выше, принятъ былъ рядъ мѣръ къ сосредоточенію въ немъ отпускной торговли.

Какъ видно изъ приведенной выше таблицы, цѣль эта къ концу царствованія Петра въ значительной степени была достигнута, и С.-Петербургъ сдѣлался оживленнымъ торговымъ центромъ, куда стекались суда изъ разныхъ странъ Европы. По мѣрѣ того какъ развивались торговыя сношенія новой столицы съ ближайшими къ ней портовыми городами, обнаружилась потребность въ устройствѣ правильнаго постояннаго сообщенія между ними для перевозки пассажировъ и товаровъ. Въ 1725 году установлены были регулярные рейсы отъ Кронштадта до Любека и Данцига: для нихъ назначены были пакетботы, принадлежавшіе адмиралтейству, причемъ два судна — одно въ Любекъ, а другое въ Данцигъ — отправлялись въ началѣ мая, а другія два спустя двѣнадцать дней послѣ первыхъ. Съ каждаго пассажира плата взималась въ три ефимка, причемъ разрѣшалось возить безплатно 100 ф. багажа; фрахтъ за перевозку товаровъ составлялъ 12 коп. съ пуда одинаково до обоихъ

названныхъ городовъ; перевозились также и письма, считая за лотъ до Любека 40 коп. и до Данцига 20 коп. Чтобы доставить публикѣ возможность безъ затрудненій пользоваться удобнымъ сообщеніемъ на упомянутыхъ пакетботахъ, Коммерцъ коллегія съ 1728 года постановила вывѣшивать на биржѣ и въ другихъ «пристойныхъ мѣстахъ» столицы публикаціи о времени отхода судовъ и о платѣ, взимаемой за перевозку пассажировъ и товаровъ [1]).

Заботясь о развитіи русской морской торговли, правительство вмѣстѣ съ тѣмъ прилагало старанія, чтобы доставить русскимъ торговцамъ активное участіе въ вывозѣ товаровъ за границу и въ торговыхъ сношеніяхъ съ иностранными государствами. Съ этою цѣлью въ новомъ тарифѣ 1724 г. установлены были существенныя льготы для русскихъ купцовъ, вывозившихъ товаръ за границу на собственныхъ судахъ. Такъ, вообще, пошлина взималась ефимками, считая по 50 коп за каждый ефимокъ, съ русскихъ же, вывозившихъ на своихъ судахъ, взималась только одна треть оклада, причемъ въ ефимкѣ полагалось 90 к.; привозные товары, на сумму равную стоимости отпуска съ прибавкою 25% прибыли, также дозволялось очищать пошлиною въ размѣрѣ 1/3 установленной для иноземцевъ. Въ случаѣ вывоза товаровъ русскими торговцами на иностранныхъ судахъ, они также пользовались нѣкоторою льготою: имъ скидывалась 5%-ная земская пошлина, а ефимокъ считался за 125 коп. [2]) Затѣмъ Морскимъ торговымъ регламентомъ русскимъ

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ колл. 3 эксп, д. 38, св. 1.

[2]) П. С. З. 4451. Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммиссіи о коммерціи, д. 295, св. 16.

купцамъ предоставлено было важное преимущество въ отношеніи каботажнаго плаванія: при перевозкѣ товаровъ изъ одного русскаго порта въ другой они освобождены были отъ уплаты пошлинъ, тогда какъ иностранцы платили полную пошлину [1]).

Что касается непосредственныхъ торговыхъ сношеній съ иностранными государствами, то подобно тому какъ ранѣе изъ Архангельска посланъ былъ царскій корабль съ грузомъ во Францію, такъ изъ С.-Петербурга отправлены были Петромъ нѣсколько экспедицій, имѣвшія цѣлью положить какъ бы начало дальнему плаванію русскаго торговаго флота. Въ 1707 году, по предложенію Саввы Рагузинскаго, русскаго агента въ Венеціи, отправленъ былъ туда военный корабль «Армонтъ» съ грузомъ казенныхъ товаровъ: смолы, желѣза, канатовъ, юфти и воска. Выйдя въ сентябрѣ изъ С.-Петербурга, Блорій, капитанъ судна, заходилъ въ Англію, Испанію и въ маѣ 1718 г. прибылъ въ Венецію, гдѣ продажею товаровъ занимался Рагузинскій: за исключеніемъ канатовъ все остальное было продано. Спустя годъ, въ маѣ 1719 г. «Армонтъ» возвратился въ Россію. Другая экспедиція предпринята была въ 1724 г., когда испанское правительство обратилось къ русскому послу кн. Голицыну съ предложеніемъ объ установленіи непосредственной торговли между обѣими странами. Продолжительная переписка, возникшая вслѣдствіе донесенія кн. Голицына, имѣла цѣлью выяснить, какіе товары требуются въ Испанію и по какимъ цѣнамъ они тамъ продаются. Затѣмъ нагружены были корабль «Девонширъ» и два

---

[1]) П. С. З. 4451, § 18.

фрегата «Амстердамъ Галей» и «Кронъ де Лиде» казенными и купеческими товарами, причемъ первыхъ всего было на 19,247 р., а вторыхъ на 11,315 р. Купеческіе товары освобождены были отъ вывозныхъ пошлинъ, и кромѣ того изъ С.-Петербурга въ Ревель, гдѣ происходила нагрузка, они перевозились на средства Коммерцъ-коллегіи. Суда благополучно прибыли въ Кадиксъ, гдѣ часть товаровъ была распродана, и возвратились обратно съ грузомъ испанской соли [1]). Третья экспедиція, въ Бордо, осуществилась уже послѣ кончины Петра Великаго въ 1726 г. Еще за два года до этого консулъ въ Бордо, Иванъ Алексѣевъ, доносилъ, что мѣстные купцы желали бы вступить съ С.-Петербургомъ въ непосредственныя торговыя сношенія. По бывшимъ уже примѣрамъ, приготовленъ былъ грузъ казенныхъ товаровъ (смолы, канефасу, парусныхъ нитокъ, канатовъ, желѣза) на гукорѣ «Кроншлотъ» для отправленія во Францію. При обсужденіи въ Верховномъ Тайномъ Совѣтѣ (5 Мая 1726 г.) вопроса о томъ, отпускать ли судно въ экспедицію, Императрица Екатерина I, какъ значится въ журналѣ, «отпустить указала, хотя бы убытки изъ того были, разсуждая, что потребно послать: 1) ради обученія навигаціи, 2) для слуху народнаго, что корабли россійскіе въ порты французскіе ходятъ» [2]). Упомянутыя экспедиціи являлись для того времени замѣчательными попытками насажденія у насъ морской торговли съ болѣе отдаленными евро-

[1]) *Немировъ*, вып. 8, стр. 10, 18; Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Ком. о ком. д. 9 св. 1. Матеріалы, т. V. стр. 60, 65.

[2]) Матеріалы V, стр. 281, Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Ком. о ком.; д. 9, св. 1; д. 45, св. 4.

нейскими государствами, но едва ли онѣ имѣли сколько нибудь значительное вліяніе на развитіе нашего мореплаванія. Уже въ двадцатыхъ годахъ прошлаго столѣтія встрѣчаются указанія, что русскіе торговцы вывозили товары на собственныхъ судахъ. Такъ русскій агентъ въ Данцигѣ, Георгъ Ердманъ, спрошенный Сенатомъ, доносилъ въ то время, что въ этотъ портъ прибыли моремъ два россійскихъ купца, одинъ изъ Стокгольма, а другой изъ С.-Петербурга [1]). Но во всякомъ случаѣ такіе торговцы были весьма малочисленны. Это видно, между прочимъ, изъ того, что много времени спустя, въ 1746 г., когда Коммерцъ-коллегіею предложено было петербургскимъ купцамъ отправлять товары въ Средиземное море, они отозвались, что «въ ономъ промышлять провозомъ находятся не безъ опасенія, понеже въ дальнемъ мореплаваніи они еще необыкновенны» [2]). Дѣйствительно, когда нѣсколько лѣтъ спустя, въ 1751 г. возбужденъ былъ вопросъ о непосредственныхъ торговыхъ сношеніяхъ съ Португаліею, то по собраннымъ свѣдѣніямъ оказалось, что въ 1747 — 49 гг., изъ португальскихъ портовъ приходило ежегодно въ Балтійское море до 20 кораблей, но въ томъ числѣ не было ни одного русскаго судна, по большей же части голландскія, англійскія или нѣмецкихъ городовъ [3]).

На ряду съ экспедиціями, имѣвшими цѣлью завести морскую торговлю съ болѣе отдаленными государствами, заслуживаютъ вниманія попытки Петра къ образованію среди русскаго купечества компаній

[1]) *Чулковъ*, т. II, кн. 1, стр. 27.

[2]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-колл., эксп. 1, д. 186, св. 8.

[3]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ колл., счетн. эксп., д. 155, св. 6.

для торговли и морскихъ промысловъ. Еще въ бытность царя въ Амстердамѣ тамошній торговый человѣкъ Небель подалъ ему проектъ объ устройствѣ компаній для болѣе успѣшной эксплуатаціи китоловнаго и другихъ промысловъ на Сѣверѣ. Въ слѣдующемъ году состоялся указъ, повелѣвавшій русскимъ купцамъ торговать такъ же, какъ торгуютъ въ иныхъ государствахъ торговые люди,—компаніями и чинить отпускъ товарамъ въ компаніяхъ и имѣть о томъ всѣмъ купецкимъ людямъ межъ собою, съ общаго совѣта, установленіе. Но охотниковъ вступать въ компаніи не оказалось. Поэтому впослѣдствіи, въ 1723 г., когда предполагалось завести торговлю въ Средиземномъ морѣ, Петръ въ указѣ Коммерцъ коллегіи вновь рекомендовалъ образованіе компаній для торговли; ссылаясь при этомъ на примѣръ Остъ-Индской компаніи въ Голландіи, гдѣ «чина не дадутъ, пока пай свой въ оную не положитъ», царь писалъ въ Коммерцъ-коллегію, что «когда въ томъ старомъ и заобыкломъ государствѣ принужденіе чинится, — кольми паче надобно у насъ принужденіе въ томъ, яко у новыхъ людей во всемъ» [1]. Въ другомъ указѣ 1724 г., относительно устройства компаніи для торговли съ Испаніею, Коммерцъ-коллегіи предписывалось принять на себя управленіе ея дѣлами: «какъ всѣмъ извѣстно, что наши люди ни во что сами не пойдутъ, ежели не приневолены будутъ, а потому Коммерцъ-коллегія для этой новости управленіе должна имѣть, пока въ совершенство придетъ»; хотя компаніи обѣщано было, въ виду новизны дѣла, вспоможеніе отъ казны ко-

[1]) П. С. З. 4348.

раблями, матросами и частью деньгами [1]), однако и эта попытка не увѣнчалась успѣхомъ. Болѣе удачны были опыты устройства компаній для морскихъ промысловъ, хотя дѣятельность ихъ не отличалась особенною успѣшностью. Въ 1703 г. «для большаго размноженія промысловъ и вспоможенія торговли» всѣ рыбные и сальные промыслы по Бѣлому морю и Ледовитому океану отданы были въ содержаніе компаніи князя Меншикова и Шафирова съ товарищами съ тѣмъ, чтобы инымъ никому, кромѣ мѣстныхъ промышленниковъ, не промышлять, сальнымъ скупщикамъ у ловцовъ сала и звѣрей не покупать, а продавать имъ свою добычу компанейщикамъ повольною цѣною. Дѣятельность этой компаніи, въ продолженіе 18 лѣтъ, мало подвинула развитіе на Сѣверѣ морскихъ промысловъ. Проживая въ С.-Петербургѣ, участники компаніи не управляли непосредственно дѣлами, а ограничивались тѣмъ, что скупали у мѣстныхъ промышленниковъ черезъ своихъ приказчиковъ рыбу и продавали ее на монопольномъ правѣ. Поэтому обороты компаніи были очень не значительны, а въ 1717, 1719 и 1720 гг., напримѣръ, ею отпущено было изъ Архангельска за море сухой трески, въ сложности за три года, не больше, чѣмъ вывезено было въ 1700 г. до учрежденія компаніи. Въ 1721 г. предполагалось отдать промыслы изъ рукъ старой компаніи московскому гостю Евреинову съ товарищами, но въ виду чрезмѣрныхъ требованій, заявленныхъ послѣднимъ, рѣшено было оставить все дѣло по старому и дозволить промышлять всѣмъ промышленникамъ невоз-

[1]) П. С. З. 4310.

бранно. Для китоловнаго промысла образована была компанія въ 1723 г., при чемъ ей велѣно было «зачать пятью кораблями, оные сдѣлать у города Архангельскаго, ловцовъ вывезть изъ Голландіи, матросовъ употреблять русскихъ». Для этой компаніи на верфи Бажениныхъ выстроены были въ 1725 г. три китоловные корабля, но дѣятельность ея была малоуспѣшна, такъ что выручка не окупала расходовъ на предпріятіе, и оно рушилось въ 1729 году [1]).

Принимая различныя мѣры къ развитію русской торговли и промысловъ, Петръ не могъ оставить безъ вниманія торговыхъ интересовъ Россіи въ Азовскомъ и Каспійскомъ моряхъ, на берегахъ коихъ ему приходилось вести продолжительныя войны съ Турціею и Персіею. Тотчасъ по взятіи Азова Петръ перевелъ въ него русскихъ переселенцевъ изъ низовыхъ губерній, такъ что въ 1697 г. населеніе города превышало уже 15.000 чел. Желая придать поселенцамъ характеръ прибрежныхъ жителей, царь велѣлъ въ апрѣлѣ 1698 г. отправить изъ Воронежа въ Азовъ 28 карбусовъ и ладью со всѣми мореходными принадлежностями, а изъ Архангельска выписать кормщика Ивашку Молота, которому приказано было «учить азовскихъ жителей на рѣкахъ и на моряхъ, на карбусахъ, ладьяхъ и на иныхъ судахъ водяному ходу, въ кормщикахъ». Въ 1702 году открытъ былъ иностраннымъ судамъ доступъ къ устьямъ Дона, и нѣсколько турецкихъ кораблей пришло тогда въ Азовъ. Для опыта снаряжено было и русское судно «Благое начало» и въ томъ же году отправлено съ товарами

---

[1]) *Огородниковъ*, «Очеркъ», стр. 186.

въ Турцію, подъ командою капитана Лобика. Послѣ трехнедѣльной стоянки подъ Керчью въ ожиданіи разрѣшенія изъ Константинополя на торговлю въ турецкихъ портахъ, судно вынуждено было возвратиться въ Азовъ, куда турецкія власти обѣщали прислать отвѣтъ султана, что, однако, исполнено не было. Въ Ноябрѣ 1703 г. прибылъ въ Азовъ изъ Константинополя на своемъ суднѣ иностранецъ Савва Рагузинскій; прозимовавъ въ Таганрогѣ, онъ въ слѣдующемъ году отправился въ Москву съ письмомъ отъ Апраксина, который рекомендовалъ его Петру, какъ «вѣдомца добра о тамошнихъ (Турціи и Молдавіи) состояніяхъ»; съ 1703 г., когда онъ въ первый разъ видѣлся съ Петромъ, и началась, повидимому, его дипломатическая дѣятельность [1]). Неудачная новая война съ Турціею и сдача Азова пріостановили дальнѣйшее развитіе русской морской торговли на Черномъ морѣ.

Что касается торговли на Каспійскомъ морѣ, то сношенія съ Персіею въ началѣ 18 столѣтія находились преимущественно въ рукахъ армянскихъ купцовъ. Въ 1711 г. имъ вновь дарована была привилегія на исключительное право торговли персидскимъ шелкомъ, причемъ и на другіе товары допущена была въ пользу образовавшейся компаніи значительная сбавка въ пошлинахъ. Однако, злоупотребленія торговцевъ, которые продавали въ Россіи персидскіе товары не только оптомъ, но и въ розницу, чѣмъ вызывали жалобы со стороны русскаго купечества, побудили правительство отнять у нихъ привилегію, и

[1]) *Елагинъ*, 125 и сл.

въ 1719 г. она была отмѣнена. На ряду съ армянами и нѣкоторые русскіе торговцы имѣли конторы въ Астрахани и отправляли товары въ Персію, гдѣ главнымъ мѣстомъ ихъ торга былъ городъ Шамахія, въ Ширванѣ. При разграбленіи этого города татарами въ 1711 году только одна фирма купца Евреинова потерпѣла убытковъ на 180,000 р. По даннымъ за 1716 г., въ Астрахань привезено было моремъ товаровъ на сумму 321,931 рубль.

Перевозка товаровъ по Каспійскому морю, какъ въ XVII столѣтіи, производилась на казенныхъ судахъ: бусахъ, стружкахъ, шкутахъ и др. За перевозъ отъ Астрахани до Низовой пристани брали по гривнѣ съ пуда, а въ другія мѣста плата назначалась по взаимному соглашенію между торговцами и таможнею. Впослѣдствіи бусы замѣнены были тялками, которые были меньше размѣромъ, но зато, по отзывамъ современныхъ морскихъ офицеровъ, могли выдерживать «всякіе штормы». Въ 1707 г. для завѣдыванія казенными судами назначенъ былъ въ Астрахань морской капитанъ Рентель; онъ предложилъ основать новую торговую пристань въ Баку, но ханъ шемахинскій на это не согласился: затѣмъ онъ выстроилъ четыре новыхъ коммерческихъ судна и возилъ на нихъ товары въ Персію; при этомъ онъ представлялъ (въ 1713 г.), что имѣвшееся въ Астрахани число казенныхъ судовъ не удовлетворяло желающихъ пользоваться ими для перевозки товаровъ и что необходимо число это увеличить. Въ 1713 г. царь обратилъ особенное вниманіе на Каспійское море по случаю доходившихъ до него извѣстій о нахожденіи на восточномъ берегу моря золотыхъ пріисковъ.

Прибывшій въ С.-Петербургъ трухменецъ, по имени Нефесъ, предлагалъ Петру снарядить экспедицію къ верховьямъ рѣки Аму-Дарьи; это предложеніе поддерживалъ также посолъ отъ Хивскаго хана. Съ другой стороны, сибирскій губернаторъ кн. Гагаринъ, доносилъ, что золотыя розсыпи находятся въ Малой Бухарѣ при городѣ Эркети, стоявшемъ на р. Дарьѣ. Для разысканія золота и водяныхъ путей въ Среднюю Азію и Индію отправлены были сразу двѣ экспедиціи. Одна, подъ командою Бухгольца, изъ Сибири спустилась по Иртышу на досчаникахъ и лодкахъ, но, будучи остановлена калмыками, не достигла цѣли. Другая подъ начальствомъ кн. Бековича-Черкасскаго, на флотиліи изъ 30 судовъ проплыла отъ Астрахани по Каспійскому морю до Красноводскаго залива, гдѣ изслѣдовала прежнее устье Аму Дарьи. На слѣдующій годъ эта вторая экспедиція вновь отправлена была въ Хиву для отысканія золотыхъ розсыпей и открытія торговаго пути въ Индію, но неудачныя распоряженія Бековича, болѣзни и смертность въ отрядѣ, расположившемся въ нездоровой мѣстности у Красноводска и Тюбъ-Карагана, и, наконецъ, нападенія трухменцевъ разстроили задуманное предпріятіе, и экспедиція должна была возвратиться въ Астрахань. Но мысль о торговыхъ сношеніяхъ съ востокомъ не оставляла царя не смотря на испытанныя неудачи, и она была главнѣйшимъ побужденіемъ къ предпринятымъ позднѣе походамъ въ Персію. Занявъ Дербентъ и значительную часть морского берега, Петръ имѣлъ въ виду завладѣть Баку, пройти къ р. Курѣ и тамъ основать городъ, который долженъ былъ сдѣлаться центральнымъ пунктомъ для

торговыхъ сношеній азіатскихъ и европейскихъ государствъ. Въ 1723 г. Баку былъ взятъ, а въ слѣдующемъ году уже начаты работы по постройкѣ крѣпости на р. Курѣ. Кончина Петра помѣшала дальнѣйшему выполненію его широкихъ замысловъ.

Военныя экспедиціи на Каспійскомъ морѣ не препятствовали торговому мореплаванію, которое было столь значительно, что 15 казенныхъ судовъ для перевозки товаровъ оказывалось недостаточно, и приходилось прибавить къ нимъ еще 5 или 6 тялокъ; въ одномъ только 1717 г. въ пользу казны за фрахтъ поступило 28,650 р. Въ числѣ мѣръ, принятыхъ Петромъ для развитія морской торговли съ Персіею, нельзя не упомянуть еще о назначеніи русскаго консула въ Рештѣ и объ улучшеніи судоходства въ Каспійскомъ морѣ. Послѣдняя мѣра стоитъ въ связи съ общими распоряженіями Петра относительно судостроенія.

Заботясь о созданіи русскаго торговаго флота, царь не могъ оставить безъ вниманія развитіе судостроительнаго дѣла. Строеніе судовъ требовалось, прежде всего, для военныхъ цѣлей, и къ нему привлечено было все населеніе. Когда 4 ноября 1696 г. боярская дума рѣшила, чтобы «морскимъ судамъ быть», всѣ владѣльцы крестьянъ раздѣлены были на кумпанства, обязанныя строить корабли; крупные владѣльцы должны были на свои средства строить, а мелкіе вносили полтинныя деньги, по полтинѣ со двора. Не освобождалось отъ повинности и купечество, но особенно тяжело было корабельное дѣло для крестьянства, которое выставляло тысячи рабочихъ, стекавшихся изъ ближнихъ и дальнихъ мѣстъ въ Воронежъ, гдѣ производилось судостроеніе. Каждый обязанъ былъ имѣть при себѣ

топоръ или другой инструментъ, а часть требовалась и съ лошадьми. Всѣ работы дѣлались спѣшно, провіантъ, кладь и служилые люди перевозились тѣми же крестьянами или сплавлялись водою «на спѣхъ, днемъ и ночью», все надо было дѣлать «безъ мотчанія (замедленія) и порухи», подъ угрозою разоренія и смертной казни. Когда окончилось строеніе кумпанскихъ судовъ, продолжались еще до конца царствованія Петра безпрерывныя работы по сооруженію военныхъ кораблей, которыя производились русскими рабочими подъ руководствомъ иноземныхъ мастеровъ. Всего при Петрѣ выстроено было 895 разнаго рода военныхъ судовъ, причемъ судостроеніе происходило въ разное время въ двадцати пяти различныхъ мѣстахъ. Какъ ни тяжело было для народа это великое корабельное дѣло, оно дало ему возможность освоиться съ новою для него отраслью-кораблестроеніемъ и подготовило не мало русскихъ мастеровъ-судостроителей. Но вліяніе военнаго судостроенія само по себѣ еще было недостаточно. Поэтому необходимо было принять особыя мѣры для поощренія частной судостроительной дѣятельности и улучшенія судоходства. Русскія суда, рѣчныя и морскія, въ началѣ прошлаго столѣтія были весьма несовершенны; они строились очень непрочно, изъ сырого дерева, бока плохо пригонялись и не конопатились. Относительно Каспійскаго судоходства сохранилось показаніе современника, морского офицера Соймонова, который писалъ, что «астраханскіе татары и россійскіе люди въ мореплаваніи неискусны были, и за довольное искусство имъ казалось, что умѣли изъ брусьевъ съ перерубами, какъ избу, бусу срубить, и съ ней по морю съ однимъ большимъ на-

русомъ по вѣтру ходить. А съ противными вѣтрами, сколько бы далеко не отошелъ, съ малымъ парусомъ, который у нихъ *гуляй парусъ* назывался, назадъ на якорныя мѣста, или въ какой нибудь заливъ возвращался».

Къ судостроенію относится цѣлый рядъ указовъ Петра. Въ 1711 г. именнымъ указомъ Архангельскому губернатору [1]) велѣно было объявить «всѣмъ промышленникамъ, которые ходятъ на море для промысловъ своихъ на ладьяхъ и на кочахъ, дабы они вмѣсто тѣхъ судовъ дѣлали морскія суда: галіоты, гукоры, каты, флейты,—и для того дается имъ сроку на старыхъ ходить только два года, а по нуждѣ три года; а по прошествіи того сроку чтобы, конечно, старые всѣ перевесть». Въ слѣдующемъ году такіе же указы посланы были губернаторамъ С.-Петербургскому, Московскому, Казанскому и Нижегородскому [2]); при этомъ велѣно было «впредь со скобками судовъ не дѣлать, а чтобы доска съ доскою плотно клали»: для указанія, какъ конопатить суда, въ распоряженіе мѣстнаго начальства посланы были изъ С.-Петербурга конопатчики; старыя суда приказано было заклеймить, а за нарушеніе указа назначено было въ первый разъ штрафъ въ 200 руб., а во второй разъ отобраніе всѣхъ пожитковъ и каторга на 10 лѣтъ. Однако, измѣнить къ лучшему несовершенные, но установившіеся вѣками пріемы постройки судовъ оказалось дѣломъ весьма труднымъ, и приведенные указы, не смотря на угрозы суровыми взысканіями, не сопровождались никакими существенными результатами. Поэтому потребовались новыя мѣры для поощренія промышлен-

[1]) П. С. З. 2373. –[2]) П. С. З. 2956.

никовъ къ заведенію лучшаго типа судовъ. Въ 1718 г. велѣно было со старыхъ судовъ, приходившихъ по рѣкамъ къ С.-Петербургу, взимать проѣздныя пошлины въ двойномъ размѣрѣ противъ судовъ новоманерныхъ, а въ слѣдующемъ году велѣно было брать втрое больше и т. д., прибавляя погодно [1]). Въ томъ же году подпоручику гвардіи Румянцеву приказано было «ѣхать въ Ладогу и по рр. Волхову и Метѣ до Вышняго Волочка и прочимъ рѣкамъ—на тѣ мѣста, гдѣ дѣлаютъ всякія суда, и публиковать, что всѣмъ вѣдомо есть, какой великій убытокъ чинится на Ладожскомъ озерѣ отъ худыхъ судовъ, и что однимъ симъ лѣтомъ съ тысячу судовъ пропало, а съ начала строенія сего мѣста (т. е. С.-Петербурга) болѣе 10,000». Далѣе, въ томъ же указѣ [2]) говорится, что «данъ былъ указъ и подтверждаемъ, но мало оному слѣдовали отъ глупости и упрямства, принимая въ пользу себѣ то, что старыя суда дешевле, а того не разсуждая, сколько пропадаетъ». За нарушеніе указа велѣно было виновнаго, «отписавъ все, что имѣетъ, сослать на галерную работу на 15 лѣтъ». Спустя два года, тотъ же Румянцевъ былъ вторично командированъ съ тѣмъ, чтобы старыя суда рубить, чьи бы оныя ни были, а хозяевамъ чинить наказаніе; указъ о томъ велѣно было объявить и прибить у церквей, «дабы всѣ вѣдали, и невѣдѣніемъ бы никто не отговаривался» [3]). Въ 1721 г. приказано было ломать всѣ староманерныя суда, находившіяся въ то время въ С.-Петербургѣ [4]). Въ слѣдующемъ году, для улучшенія Каспійскаго судоходства, состоялось распоряженіе, чтобы у Нижняго Новгорода строились суда, которыя не

[1]) П. С. З. 3229 [2]) П. С. З. 3238.—[3]) П. С. З. 3663.—[4]) П. С. З. 3866.

только годились бы для плаванія по Волгѣ, но могли бы ходить и по морю [1]). Въ 1724 г., по прошенію иноземца, московскаго жителя Ивана Битнера, повелѣно было со вновь построенныхъ новоманерныхъ судовъ никакихъ пошлинъ не брать [2]).

Независимо отъ перечисленныхъ мѣръ въ С.-Петербургѣ учреждена была казною, такъ наз. партикулярная верфь, для постройки торговыхъ судовъ по заказамъ частныхъ лицъ; суда, принадлежавшія верфи, отдавались въ наемъ всѣмъ желающимъ, для чего установлены были подробныя правила [3]). Съ 1723 г. верфи подчинены были и всѣ частныя суда русскихъ промышленниковъ, находившіяся въ С.-Петербургскомъ портѣ [4]). Существовало предположеніе объ учрежденіи верфей и въ другихъ мѣстахъ, и въ 1720 г. указомъ велѣно было озаботиться пріисканіемъ для этого удобныхъ мѣстъ у Ладоги, на Пашѣ, Заонежьѣ, Мегрѣ и Свири, «поговоря о томъ съ ладожанами» [5]). Для обученія судовому строенію тогда же велѣно было послать съ Петербургской частной верфи учениковъ въ Новгородъ, Тверь и на Гжатскую пристань. Всѣ эти распоряженія, хотя и имѣли нѣкоторое значеніе, однако не сразу повели къ появленію судовъ болѣе совершенной постройки. Въ виду недостатка въ новыхъ судахъ, правительство само вынуждено было пойти на нѣкоторыя уступки. Уже въ 1718 г. дозволено было привозить въ С.-Петербургъ припасы на староманерныхъ судахъ [6]), затѣмъ разрѣшено было возить и строительные матеріалы; наконецъ, испол-

[1]) П. С. З. 3946.—[2]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-колл., д. 19, св. 1, эксп. 1.—[3]) П. С. З. 3615.—[4]) Арх. Д. Т.Сб., Дѣла Коммерцъ-колл., д. 170, св. 5, эксп. 3.—[5]) П. С. З. 3533.—[6]) П. С. З. 3191.

неніе указовъ о постройкѣ новыхъ судовъ отсрочено было до 1724 г. [1]). При преемникахъ Петра правительство еще менѣе настаивало на строгомъ примѣненіи упомянутыхъ указовъ, и изъ цѣлаго ряда распоряженій, изданныхъ въ царствованіе императрицъ Анны Іоанновны и Елисаветы Петровны, видно, что еще долгое время постройка судовъ производилась по старымъ пріемамъ, а не по образцамъ, которые рекомендованы были въ многочисленныхъ указахъ Петра [2]).

Въ связи съ мѣрами, касающимися судостроенія, находятся распоряженія о регистраціи вновь построенныхъ въ Россіи судовъ. Въ 1724 г., въ инструкціи Коммерцъ-коллегіи указано было, чтобы каждое новое судно объявлялось въ ратушѣ, гдѣ должны были записываться «всѣ обстоятельства того корабля, а именно строеніе его, число ластовъ, глубина, ширина, длинность мачты, имя корабельнаго мастера» и т. п.; тогда же установлены были и корабельныя крѣпости, потому что съ записаннаго въ ратушѣ велѣно было выдавать владѣльцамъ судовъ засвидѣтельствованныя копіи «за подписаніемъ и печатью городскою, для того, когда такой корабль другому проданъ будетъ, то помянутому письму (т. е. выпискѣ), надлежитъ быть у купца при томъ кораблѣ». Правила эти, устанавливавшія при самомъ появленіи торговаго флота регистрацію судовъ, въ томъ же 1724 г. введены были въ дѣйствіе, какъ это видно, между прочимъ, изъ предписанія Коммерцъ-коллегіи Архангельскому магистрату [3]).

---

[1]) П. С. З. 4118.—[2]) П. С. З. 7259, 7787, 7852, 10667, 11484. — [3]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Комм. к., д. 26, св. 1, эксп. 3.

Наряду съ заботами о судостроеніи, Петръ не оставилъ безъ вниманія и вопросъ объ экипажѣ для купеческихъ судовъ. Еще въ 1696 году, при отправленіи изъ Архангельска за границу казеннаго корабля, онъ велѣлъ вмѣстѣ съ нимъ отправить за море нѣсколько русскихъ матросовъ для «спознанія морскаго ходу, корабельной оснастки и нѣмецкаго языка». Для улучшенія экипажа военнаго флота и подготовленія опытныхъ шкиперовъ, правительство неоднократно посылало за границу молодыхъ людей для изученія морскихъ наукъ и для общаго образованія. Съ этою цѣлью Петръ предложилъ даже англійскому и голландскому правительствамъ принять къ себѣ на службу нѣсколько тысячъ русскихъ матросовъ; встрѣтивъ отказъ, царь вынужденъ былъ послать въ Голландію только 100 человѣкъ. Позднѣе командировки молодыхъ людей производились нѣсколько разъ, но ближайшимъ образомъ онѣ предназначались для подготовленія военныхъ моряковъ, въ которыхъ испытывалась въ то время особенная нужда. Интересами военнаго флота вызванъ былъ также указъ 1701 г. объ учрежденіи въ Москвѣ школы «математическихъ и навигацкихъ, т. е. мореходныхъ, хитрости искусствъ ученія». Школа должна была состоять въ вѣдѣніи Оружейной палаты у боярина Головина съ товарищи; въ ученье велѣно было набирать «добровольно хотящихъ, иныхъ же паче и со принужденіемъ». Въ качествѣ преподавателей приглашены были иноземцы Фарварсонъ, Гвынъ и Грейсъ; въ школѣ изучали ариѳметику, геометрію, тригонометрію плоскую и сферическую, навигацію, морскую астрономію и нѣкоторыя свѣдѣнія изъ географіи. Благодаря принятымъ правительствомъ при-

нудительнымъ мѣрамъ, число учащихся въ школѣ быстро возростало, и къ октябрю 1710 г. въ ней считалось 420 учениковъ, а въ слѣдующемъ году разрѣшено было принимать до 500 человѣкъ. Въ 1715 г. велѣно было перевести въ С.-Петербургъ всѣхъ учителей и учениковъ навигацкой школы, но въ виду представившихся при этомъ затрудненій рѣшено было перевести только низшіе классы, и въ томъ же 1715 г. состоялся указъ объ учрежденіи въ С.-Петербургѣ Морской Академіи на триста человѣкъ учащихся. Оба названныя учебныя заведенія имѣли немаловажное значеніе для успѣховъ нашего военнаго флота: первые русскіе моряки, гидрографы и топографы, инженеры и артиллеристы и вообще многіе сотрудники Петра были воспитанники навигацкой школы или Морской Академіи. Не ограничиваясь посылкою молодыхъ людей за границу и учрежденіемъ школъ, Петръ пожелалъ воспользоваться также зарождавшимся торговымъ мореплаваніемъ для пріученія неопытныхъ солдатъ къ обязанностямъ матросовъ. Съ этою цѣлью въ регламентѣ Адмиралтействъ коллегіи предписывалось на всѣ торговыя суда давать отъ адмиралтейства одну пятую часть матросовъ «для обученія»; судохозяева обязаны были содержать ихъ на своемъ иждивеніи, а морское вѣдомство, въ случаѣ нужды, могло ихъ потребовать обратно, замѣняя другими. Въ то же время велѣно было, чтобы иностранцевъ на торговыя суда нанимали не болѣе одной четверти всего числа экипажа [1]), но это послѣднее распоряженіе едва ли исполнялось, потому что впослѣдствіи неоднократно вновь издавались

[1]) П. С. З. 3937.

указы объ ограниченіи числа иностранныхъ матросовъ, причемъ, какъ указано будетъ ниже, правительство, для достиженія этой цѣли, установляло весьма существенныя льготы въ пользу промышленниковъ, нанимавшихъ на свои суда русскихъ матросовъ. Что касается распоряженія о доставленіи купцамъ служителей отъ адмиралтейства, то хотя ближайшею цѣлью этой мѣры было улучшеніе состава военнаго экипажа, она принесла не мало пользы и купеческому мореходству, обезпечивая для него, при отсутствіи свободныхъ рабочихъ рукъ, извѣстный контингентъ работниковъ. Распоряженіе это сохраняло силу и при преемникахъ императора Петра I, и купечество въ продолженіе цѣлаго столѣтія прибѣгало къ помощи адмиралтейства для пополненія экипажа торговыхъ судовъ. При этомъ, самая цѣль первоначальнаго распоряженія постепенно утрачивалась, и въ мирное время морское вѣдомство не отказывало въ командированіи на купеческія суда и болѣе опытныхъ матросовъ и морскихъ офицеровъ, которыхъ особенно требовало купечество.

Кромѣ матросовъ отъ адмиралтейства промышленникамъ разрѣшено было нанимать на суда служителей изъ вольныхъ людей и изъ дворцовыхъ, монастырскихъ и помѣщичьихъ крестьянъ. Относительно послѣднихъ договоры заключались съ подлежащими управленіями или помѣщиками, причемъ въ нихъ включалась оговорка, что за уѣзжающихъ за границу матросовъ подушная подать уплачивается ихъ владѣльцами,—дабы «люди отъ подати не избывали» [1]).

[1]) П. С. З. 4774.

Отношенія между шкиперомъ и командою на торговыхъ судахъ еще не были подробно регулированы петровскимъ законодательствомъ, но въ 1722 г. состоялся знаменательный указъ, коимъ предписывалось Коммерцъ-коллегіи и всѣмъ судебнымъ мѣстамъ рѣшать всѣ дѣла по жалобамъ шкиперовъ внѣ очереди, «оставя всѣ дѣла, дабы тѣмъ не удержать хода ихъ, и какъ чужихъ не отогнать, а своихъ не разорить» [1]).

Въ заключеніе обзора мѣропріятій, принимавшихся правительствомъ при Петрѣ для развитія торговаго мореходства, нельзя не упомянуть еще о нѣкоторыхъ мѣрахъ, имѣвшихъ цѣлью упорядоченіе и расширеніе заграничной торговли. Къ этимъ мѣрамъ относится учрежденіе въ 1719 г. Коммерцъ-коллегіи, на которую возложено было составленіе таможенныхъ тарифовъ и уставовъ, попеченіе о купеческомъ судостроеніи, завѣдываніе пошлинными сборами, сношенія съ иностранными рынками, назначеніе туда консуловъ и факторовъ. Затѣмъ, благотворное вліяніе на привозную торговлю должно было оказать сокращеніе таможенныхъ формальностей, произведенное морскимъ регламентомъ 1724 года. При приходѣ торговаго корабля требовалось объявить въ таможню имя шкипера и имя судна и передать товарную роспись, по которой производился въ присутствіи корабельщика досмотръ груза; изъ другихъ документовъ требовалось предъявленіе зундскаго паса, т. е. удостовѣренія о санитарной безопасности корабля, и свидѣтельства о мѣстѣ погрузки судна. Ранѣе очистки товара пошлиною, воспрещалось кому-либо изъ команды отлучаться

---

[1]) Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 295, св. 16.

съ корабля подъ угрозою штрафа въ 20 ефимковъ. При отпускѣ товаровъ за границу изъ таможни выдавались на грузъ особые ярлыки, безъ которыхъ воспрещалось производить нагрузку, подъ опасеніемъ конфискаціи товаровъ и самаго судна. Существенное отличіе этихъ правилъ отъ дѣйствовавшихъ ранѣе заключалось въ томъ, что они придали таможеннымъ формальностямъ необходимую опредѣленность и устойчивость, устраняя въ то же время контрабандную торговлю, которая широко практиковалась иноземцами въ русскихъ портахъ.

Наконецъ, въ сферѣ международныхъ отношеній, развитіе мореходства облегчалось заключеніемъ дружественныхъ трактатовъ съ иностранными государствами. Постановленія о купеческомъ мореплаваніи содержатся, между прочимъ, въ трактатѣ съ Англіею 1710 г., коимъ объявлялось, что правительство, для удобства морской торговли, признало за благо буевыя, маячныя, вожевыя и якорныя деньги учредить въ равенствѣ съ великобританскимъ народомъ; поэтому велѣно было во всѣхъ пристаняхъ съ англійскихъ судовъ взимать сборовъ столько же, сколько берутъ въ Англіи съ русскихъ кораблей. Въ другомъ договорѣ, заключенномъ въ 1717 г. съ Персіею, выговорено было, чтобы персидское правительство давало русскимъ купцамъ провожатыхъ, когда тѣ поѣдутъ изъ Шемахи въ Низовую пристань, чтобы, въ случаѣ пропажи или крушенія судна, все найденное и спасенное возвращалось потерпѣвшему владѣльцу. Въ связи съ международными трактатами надлежитъ упомянуть о признаніи правъ нейтральной торговли, объявленномъ Петромъ въ 1719 г. Чтобы не препятствовать движенію судоход-

ства въ Балтійскомъ морѣ и приходу судовъ къ С.-Петербургу, правительство объявило, что не смотря на продолженіе военныхъ дѣйствій, торговое мореплаваніе остается свободнымъ; поэтому англійскія, голландскія и другія купеческія суда со всякимъ грузомъ, кромѣ военной контрабанды, могутъ безопасно проходить ко всѣмъ портамъ шведской короны.

Обозрѣвая многочисленныя и разнообразныя распоряженія правительства въ царствованіе Петра, имѣвшія цѣлью развитіе нашей морской торговли, нельзя не замѣтить, что мѣропріятія эти коснулись почти всѣхъ сторонъ мореходной промышленности. Дальнее и каботажное плаваніе, устройство купеческихъ верфей и улучшеніе постройки судовъ, поощреніе судоходства въ Балтійскомъ морѣ, оживленіе морской торговли на Каспіѣ, улучшеніе таможенныхъ порядковъ, ограниченіе льготъ иноземцевъ и установленіе преимуществъ въ пользу русскаго флага, доставленіе купечеству матросовъ и шкиперовъ, заботы о развитіи морскихъ промысловъ—всѣ эти разнородныя отрасли, связанныя съ торговымъ мореходствомъ, были предметомъ многочисленныхъ указовъ Петра. Само собою разумѣется, что не сразу могли обнаружиться послѣдствія принятыхъ правительствомъ мѣръ. Многія распоряженія отличались еще неопредѣленностью и не получили подробнаго развитія и надлежащаго примѣненія къ дѣйствительнымъ условіямъ тогдашней заграничной торговли. Дальнѣйшее развитіе мѣропріятій, намѣченныхъ петровскимъ законодательствомъ, относится къ послѣдующей эпохѣ, обнимающей періодъ времени отъ кончины Петра до воцаренія императрицы Екатерины II.

—

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Торговое мореходство при преемникахъ Петра. — Дѣятельность С.-Петербургскаго и Рижскаго портовъ. — Сокращеніе торговли въ прочихъ балтійскихъ портахъ. — Отмѣна ограничительныхъ мѣръ относительно Архангельска. — Упадокъ торговли на сѣверѣ при монопольной эксплоатаціи промысловъ. — Указъ 16 мая 1729 г. — Поощреніе судостроенія. — Оживленіе судостроительной дѣятельности на сѣверѣ. — Развитіе и упадокъ лѣсного торга. — Введеніе судовъ новой постройки. — Дѣятельность партикулярной верфи въ С.-Петербургѣ. — Морской пошлинный регламентъ 1731 г. — Попытки учрежденія активной морской торговли. — Мѣры къ развитію торговли въ Черномъ морѣ. — Россійская компанія въ Константинополѣ. — Обороты Темерниковскаго порта въ 1758—1765 гг. — Политическія затрудненія для развитія черноморской торговли. — Торговля съ Персіею. — Уменьшеніе русскихъ владѣній на Каспійскомъ морѣ. — Сокращеніе судоходства. — Стѣснительныя мѣры относительно купеческихъ судовъ Астраханскаго порта. — Оживленіе торговли и учрежденіе компаній. Причины слабаго развитія русской морской торговли. — Преимущества иностранныхъ торговцевъ. — Экипажъ на торговыхъ судахъ.

Дѣятельность балтійскихъ портовъ, благодаря установленнымъ правительствомъ поощрительнымъ мѣрамъ, при преемникахъ Петра продолжала быстро развиваться. Какъ упомянуто было выше, въ 1724 г. въ С.-Петербургѣ было въ приходѣ 180 кораблей, въ 1736 г. число ихъ упало до 100, въ 1744 г. вновь поднялось до 264; въ 1751 году пришло 298 судовъ, а въ среднемъ за трехлѣтіе 1761—1763 гг. въ приходѣ было ежегодно 332 корабля. Изъ свѣдѣній о вывозѣ товаровъ видно, что въ теченіе восьми лѣтъ отъ 1742 до 1749 г. ежегодный вывозъ простирался на сумму

5.535.000 руб., а въ слѣдующее восьмилѣтіе отъ 1750 до 1757 года эта сумма повысилась до 7.662.000 руб. Такое же значительное возрастаніе торговли при Петербургскомъ портѣ обнаруживается изъ разсмотрѣнія данныхъ о сборѣ таможенныхъ пошлинъ.

	ефимковъ.	руб.
Такъ въ 1730 г. пошлинъ поступило	202.103	18.916
» 1740 » » »	226.696	99.149
» 1750 » » »	445.367	188.971 [1])

Независимо отъ особыхъ мѣръ, принятыхъ Петромъ для привлеченія отпускной торговли къ С.-Петербургу, немаловажное значеніе имѣло для развитія его торговой дѣятельности соединеніе каналами Невы съ Волгою. Вышневолоцкій каналъ открытъ былъ для судоходства еще въ царствованіе Петра, но окончательно устроенъ онъ былъ лишь при его преемникахъ. Другой каналъ Ладожскій, имѣвшій цѣлью отвратить убытки купечества отъ частой гибели судовъ, шедшихъ по Ладожскому озеру, также начатъ былъ постройкою при Петрѣ, но работы закончились, и каналъ открытъ былъ для судовъ только въ 1731 году. Само собою разумѣется, что непрерывное водяное сообщеніе съ центральными и восточными провинціями создавало въ пользу Петербурга неоцѣнимое преимущество по сравненію съ Архангельскомъ, значительно болѣе удаленнымъ отъ внутреннихъ рынковъ и не имѣвшимъ отъ нихъ удобныхъ путей сообщенія.

Другой важнѣйшій портъ на Балтійскомъ морѣ—Рижскій—также развивалъ все болѣе значительную торговую дѣятельность. Въ 1725 г. къ этому порту

---

[1]) *Storch*, V. стр. 183.

пришло 388 кораблей, въ 1730 г. число это возросло до 414; въ 1740 г. въ приходѣ было 597 судовъ, а въ 1750 г.—447. По этимъ даннымъ можно было бы подумать, что торговля Риги превышала обороты С.-Петербургскаго порта, но въ дѣйствительности она была гораздо менѣе значительна, что видно, между прочимъ, изъ цифръ, касающихся сбора таможенныхъ пошлинъ. Въ 1730 году у Риги собрано было пошлинъ на 227.043 ефимка, въ 1735 г. на 208.608 ефимковъ, въ 1740 г. на 204.127 ефимковъ. За исключеніемъ Риги и С.-Петербурга Россія имѣла при Петрѣ на Балтійскомъ морѣ еще пять портовъ: Ревель, Перновъ, Аренсбургъ, Нарву и Выборгъ. При преемникахъ Петра, въ теченіе разсматриваемаго періода, къ нимъ присоединились два новыхъ порта: Гапсаль и Фридрихсгамъ. Дѣятельность всѣхъ этихъ портовъ, по мѣрѣ развитія отпускной торговли С.-Петербурга, постепенно сокращалась. За трехлѣтіе отъ 1761 г. до 1763 г. ежегодный приходъ судовъ ко всѣмъ упомянутымъ городамъ не превышалъ 490, составляя, въ частности: для Ревеля—145, Нарвы—115, Выборга—80, Пернова—72, Фридрихсгамна—37, Аренсбурга—34 и Гапсаля—7. Таможенныхъ пошлинъ, за исключеніемъ Фридрихсгамна, всего поступило въ 1740 году 85.342 ефимка. Сокращеніе торговли особенно замѣтно изъ слѣдующаго сопоставленія по Нарвскому порту: къ нему приходило ежегодно судовъ, въ среднемъ, за время:

отъ 1724 — 1738	года	— 216	судовъ.
1738 — 1748	»	— 204	»
1748 — 1758	»	— 185	»
1758 — 1768	»	— 121 [1]	»

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о ком. д. 420, св. 25.

Второстепенные балтійскіе порты не мало страдали отъ стѣснительныхъ правилъ, установленныхъ въ пользу С.-Петербурга и ограничивавшихъ привозъ товаровъ къ названнымъ городамъ лишь небольшими ближайшими къ нимъ районами. Уже вскорѣ послѣ кончины Петра Ревель возбудилъ ходатайство о дарованіи ему права свободной отпускной торговли, но требованіе это не было уважено. Лишь въ 1728 г. допущено было нѣкоторое послабленіе и разрѣшенъ отпускъ товаровъ черезъ Нарву и Ревель изъ Великолуцкой и Псковской провинцій, а относительно прочихъ мѣстъ петровское запрещеніе оставалось въ силѣ, «дабы не оскуженъ былъ С.-Петербургскій портъ» [1]). Другое обстоятельство, подрывавшее торговлю упомянутыхъ городовъ, это были ограниченія относительно вывоза за границу лѣса, составлявшаго главнѣйшую статью ихъ отпускного торга. Такъ, въ 1745 г. совершенно запрещенъ былъ отпускъ за море лѣсныхъ товаровъ. Спустя два года, правительство вынуждено было допустить изъятіе въ пользу Выборга, чтобы предотвратить окончательный упадокъ порта. Въ 1749 г. разрѣшено было вывозить нѣкоторое количество лѣса и Нарвскому порту, но въ 1754 г. разрѣшеніе было отмѣнено, и отпускъ прекратился до 1761 г. Впослѣдствіи возстановить упавшую торговлю, вслѣдствіе измѣнившагося уже положенія рынковъ, оказалось затруднительнымъ, и заготовлявшіяся промышленниками партіи лѣсныхъ товаровъ не находили покупателей. Впрочемъ, въ 1755 г. Нарвѣ разрѣшено было вывозить товаръ изъ другихъ мѣстъ, прежде

[1]) П. С. З. 5236.

запрещенныхъ, на сумму, равную прежнимъ оборотамъ порта по отпуску лѣса за границу.

Что касается Архангельска, то съ оживленіемъ торговли С.-Петербургскаго порта миновались уже тѣ обстоятельства, которыя вызывали необходимость въ привлеченіи къ нему грузовъ принудительными мѣрами. Поэтому въ 1727 году состоялся указъ, объявлявшій свободную торговлю въ Архангельскомъ портѣ, но при этомъ земская пошлина на привозные къ нему изъ внутреннихъ мѣстъ товары увеличена была отъ 5% до 7%, тогда какъ для С.-Петербурга пошлина эта еще ранѣе была понижена отъ 5% до 3% [1]). Въ 1731 году допущено было для Архангельска еще облегченіе: велѣно было съ привозныхъ къ городу товаровъ взимать пошлину равную, какъ и въ С.-Петербургѣ, не накладывая прибавочной четвертой части, установленной тарифомъ 1724 г. [2]). Наконецъ, въ 1735 году Коммерцъ-коллегія нашла, что отъ великой внутренней пошлины торгъ въ Архангельскѣ уменьшился, и не только изъ дальнихъ, но и изъ ближнихъ къ Архангельску городовъ, изъ Вятки, Устюга, Вологды и др. мало привозятъ русскихъ товаровъ, которые и въ С.-Петербургѣ, за дальностью, изъ тѣхъ мѣстъ въ привозѣ не бываютъ. Поэтому накладная пошлина въ 2% для упомянутыхъ городовъ была сбавлена, а для остальныхъ все еще оставленъ прежній окладъ въ 7% [3]).—Хотя этими мѣрами далеко еще не уравнивались выгоды Архангельскаго порта съ С.-Петербургомъ, однако благотворное ихъ вліяніе не замедлило

---

[1]) П. С. З. 5000, 5200.
[2]) П. С. З. 5821.
[3]) П. С. З. 6810.

обнаружиться. Въ 1724 г. пошлинныхъ сборовъ поступило въ Архангельскѣ всего 21.717 ефимковъ и 967 руб., а къ 1730 г. сумма эта возросла до 45.865 ефимковъ и 5,769 р. Но оживить упавшую торговлю не удалось, тѣмъ болѣе, что этому не мало препятствовало монопольное хозяйство компаній, эксплоатировавшихъ морскіе промыслы на сѣверѣ.

Послѣ неудачи образовавшейся еще при Петрѣ китоловной компаніи рыбные и звѣриные промыслы на сѣверѣ перешли въ распоряженіе казны. Попытки составить новое товарищество изъ мѣстныхъ купцовъ не удались, и только ловъ семги отданъ былъ на четыре года (1727—1731) въ откупное содержаніе иноземца Швенгревеля и нѣкоторыхъ архангельскихъ торговцевъ. Послѣ этого морскими промыслами завѣдывали Евреиновъ, баронъ Шафировъ, генералъ бергъ-директоръ Шембергъ; съ 1742 до 1747 г. промыслы находились въ казенномъ содержаніи, а затѣмъ снова переданы были до 1762 года въ частную монополію графа Шувалова. Если не считать послѣдней компаніи, производившей довольно значительные обороты по отпуску промысловыхъ продуктовъ, всѣ прочія предпріятія мало способствовали развитію промысловъ и вывозной торговли и ограничивались преимущественно скупкою звѣриныхъ и рыбныхъ товаровъ у мѣстныхъ промышленниковъ, выѣзжавшихъ изъ разныхъ мѣстъ въ Сѣверное море и ходившихъ на карбасахъ, кочмарахъ и шнякахъ не только въ пребрежное плаваніе, но и къ Груманту (Шпицбергену) и Новой Землѣ. Независимо отъ морскихъ промысловъ, и другіе предметы отпуска, какъ, напримѣръ, хлѣбъ, соленое мясо, смола, пряжа и холстъ, то подвергались запрещс-

нію, то отдавались въ частную монополію, что не могло не повлечь за собою неблагопріятныхъ послѣдствій для вывозной торговли Архангельскаго порта. Какъ видно изъ данныхъ о поступленіи таможенныхъ сборовъ, доходъ отъ пошлинъ въ 1740 г. противъ приведенной выше суммы за 1730 годъ вновь сократился до 37,332 ефимковъ и 4,040 р. Приходъ судовъ къ Архангельску за время отъ 1731 до 1764 г. былъ весьма незначителенъ: наибольшее число пришедшихъ кораблей—60 было въ 1735 г., наименьшее —24 въ 1748 году. Начиная съ 1760 до 1763 г. въ приходѣ было судовъ 37, 40, 42, 46. Исключеніе составляетъ 1741 г., когда пришло къ порту 100 кораблей, но это объясняется, вѣроятно, тѣмъ, что въ этомъ году былъ усиленный отпускъ хлѣба въ количествѣ до 143 тыс. четв. [1]).

Обращаясь отъ дѣятельности отдѣльныхъ портовъ къ общимъ мѣрамъ правительства, имѣвшимъ цѣлью поощреніе торговаго мореходства, необходимо, прежде всего, отмѣтить указъ изъ Верховнаго Тайнаго Совѣта 16 Мая 1729 г. Еще въ инструкціи Коммерцъ коллегіи указано было, что «россійскимъ купецкимъ людямъ какъ въ строеніи кораблей, такъ и въ продажѣ оныхъ иноземцамъ дозволено чинить безъ запрещенія»; затѣмъ по частному случаю, о которомъ упомянуто выше, разрѣшено было не взимать пошлинъ съ постройки судовъ. Въ 1729 г. эта мѣра петровскаго законодательства получила дальнѣйшее развитіе: названнымъ указомъ предписывалось, чтобы за прежде построенныя морскія суда, а равно и за тѣ, которыя впредь построены будутъ, «какъ съ по-

---

[1]) *Огородниковъ*, «Очеркъ», 205.

*

купки лѣсовъ, такъ и съ такелажа и за мастерство, при тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они строены будутъ, также кому другимъ россійскимъ подданнымъ и чужестраннымъ купцамъ продадутъ или чужестраннымъ подрядомъ сдѣлаютъ и за море отпустятъ, никакихъ пошлинъ съ покупокъ, продажъ и за отпускъ не имать» [1]). Приведенное распоряженіе, имѣвшее цѣлью поощрить частное судостроеніе, подтверждено было въ томъ же году вслѣдствіе ходатайства архангельскихъ судостроителей бр. Баженинныхъ. Затѣмъ въ 1732 г. дозволенъ былъ на постройку судовъ отпускъ казеннаго лѣса, за исключеніемъ дубоваго и указныхъ верстъ, отведенныхъ на постройку военныхъ кораблей [2]). Кромѣ Баженинныхъ, этою льготою воспользовался въ 1732 г. другой предприниматель Никита Крыловъ, построившій корабельную верфь въ пяти верстахъ выше Архангельска на урочищѣ *Быкъ*, гдѣ и приступилъ къ сооруженію трехъ судовъ для отпуска ихъ въ море съ лѣсными матеріалами. Тогда же Баженины строили на своей верфи въ Вавчугѣ четыре корабля, въ томъ числѣ три по заказу иноземцевъ. Позднѣе и другіе купцы изъ Архангельска завели свои верфи. Особенное оживленіе въ судостроительной дѣятельности на сѣверѣ обнаружилось въ пятидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія, когда эксплоатація казенныхъ лѣсовъ передана была по привилегіи Шувалову (1752 г.); при этомъ предполагалось отпускать ежегодно за море 250,000 сосновыхъ и еловыхъ брусьевъ и бревенъ, не меньшее количество пильныхъ досокъ и шестовъ и

---

[1]) Матеріалы V, 693. Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-кол, 3 эксп., д. 53, св. 1, дѣла Коммисіи о ком. д. 295, св. 16.

[2]) П. С. З. 9961.

5,000 саж. березовыхъ дровъ. Англичанинъ Гомъ, которому Шуваловъ передалъ по контракту привилегію, израсходовалъ значительныя суммы на устройство порта въ Онегѣ, на постройку пильныхъ мельницъ и амбаровъ и предложилъ правительству построить большое число кораблей для отпуска казеннаго лѣса за границу. Получивъ ссуду въ 300,000 руб.. Гомъ выстроилъ съ 1761 по 1768 г. 18 кораблей и 6 гальотовъ и отправлялъ на нихъ лѣсные матеріалы за море. Кромѣ того на верфи Фразера въ Архангельскѣ онъ строилъ ежегодно три-четыре корабля. Онежскій портъ, гдѣ производился отпускъ лѣса, въ короткое время сдѣлался крупнымъ центромъ лѣсной торговли. Съ 1762 по 1768 г. въ Онегѣ нагружено было лѣсомъ 251 корабль, а съ 1768 до 1774 г.—95 кораблей. Но вслѣдъ за кратковременнымъ процвѣтаніемъ наступилъ полнѣйшій упадокъ. Гомъ велъ свое предпріятіе неразсчетливо и не сообразуясь съ требованіями заграничныхъ рынковъ. Къ 1774 г. дѣла его настолько запутались, что онъ пересталъ пользоваться кредитомъ за границею; въ то же время долгъ его въ казну возросъ до полутора милліона рублей. Ему предоставлено было продолжать лѣсную операцію, но при этомъ онъ обязался строить ежегодно не болѣе четырехъ кораблей и отпускать за море не свыше 60 судовъ, въ томъ числѣ 20 собственныхъ; не смотря на эти ограниченія и на то, что Гомъ закрылъ нѣкоторыя другія изъ своихъ многочисленныхъ предпріятій, какъ ситцевую фабрику въ Царскомъ Селѣ, сахарный заводъ въ С.-Петербургѣ, пильныя мельницы на рѣкахъ Олонцѣ и Свири, ему уже не удалось поднять разстроенный лѣсной промыселъ, и спустя 9 лѣтъ, въ 1783 г.,

отпускъ лѣса изъ Онеги долженъ былъ прекратиться за полною его несостоятельностью. Послѣ этого дѣятельность Онежскаго порта опять заглохла, и лишь изрѣдка приходили къ нему суда изъ-за границы за лѣснымъ товаромъ. Хищническое истребленіе на сѣверѣ лѣсовъ, произведенное монопольною эксплоатаціею Гома, надолго разстроило мѣстное лѣсное хозяйство и уничтожило звѣриные и птичьи промыслы. Съ другой стороны, пришли въ упадокъ прибрежное мореходство, рыбный и сальный промыслы, заброшенные мѣстными жителями, обратившимися къ менѣе рискованнымъ заработкамъ на верфяхъ и мельницахъ Гома.

Если исключить это кратковременное оживленіе судостроительной дѣятельности на сѣверѣ, сопровождавшееся скорѣе вредными, нежели благотворными послѣдствіями, то едва ли можно отмѣтить еще какіе либо успѣхи въ судостроеніи, имѣвшіе мѣсто при преемникахъ Петра. Мѣры, принятыя къ улучшенію типа староманерныхъ судовъ, по прежнему, оказывались малодѣйствительными. Запретительныя распоряженія относительно старыхъ судовъ, какъ упомянуто было выше, смѣнялись, въ силу необходимости, частными разрѣшеніями и установленіемъ льготныхъ сроковъ для заведенія судовъ новыхъ образцовъ. Такъ, въ 1736 г. запрещено было возить къ С.-Петербургу припасы на староманерныхъ судахъ [1]), но въ слѣдующемъ году разрѣшено было пропускать такія суда въ столицу, а спустя два года послѣ этого допущена новая отсрочка для пользованія судами прежней по-

—

[1]) П. С. З. 6962.

стройки [1]). Даже въ 1756 г., за недостаткомъ пилованнаго лѣса, разрѣшено было употреблять на судовое строеніе топорныя доски, причемъ велѣно было озаботиться «заведеніемъ и умноженіемъ пильныхъ водяныхъ и вѣтряныхъ мельницъ и ручныхъ пилъ» [2]).

Дѣятельность образцовой, такъ называемой партикулярной верфи, учрежденной Петромъ въ С.-Петербургѣ, также не оказывала значительнаго вліянія на успѣхи торговаго судостроенія. Вскорѣ послѣ кончины Петра въ управленіи верфью обнаружены были упущенія, причемъ при ревизіи, произведенной въ 1732 г., оказалось, что «контора показать не могла расхода и остатка каждаго года,—затѣмъ якобы многихъ счетовъ не окончено, а какія суда и матеріалы на лицо при той верфи обрѣтаются, и тѣ въ какомъ подлинномъ состояніи находятся, о томъ не объявлено, и порядочно-ль оные содержатся, неизвѣстно» [3]). Какъ упоминалось ранѣе, суда, принадлежавшія партикулярной верфи, отдавались желающимъ въ пользованіе, но при этомъ не было установлено достаточнаго надзора за цѣлостью и исправностью этихъ судовъ. Поэтому въ 1733 г. состоялось распоряженіе, чтобы контора наблюдала за порядкомъ пользованія казенными судами. Затѣмъ въ томъ же году командированъ былъ въ Москву и прочія мѣста капитанъ Дмитрій Бестужевъ для понужденія владѣльцевъ къ исправному содержанію судовъ, отпущенныхъ изъ партикулярной верфи. Въ 1734 г. послѣдовалъ новый указъ о томъ, чтобы казенныя суда присыла-

[1]) П. С. З. 7259, 7787, 7789.

[2]) П. С. З. 10667.

[3]) Матеріалы, т. VII, стр. 368.

лись въ С.-Петербургъ «на экзерциціи», чтобы адмиралтейство за счетъ владѣльцевъ производило починку неисправныхъ судовъ, а взамѣнъ негодныхъ выдавало за деньги новыя суда [1]). Не смотря, однако, на эти распоряженія, суда не представлялись въ партикулярную верфь для освидѣтельствованія. Относительно судовъ, находившихся при С.-Петербургской таможнѣ, въ 1748 г. состоялся указъ, чтобы они свидѣтельствовались на верфи, а затѣмъ записывались въ таможнѣ; въ 1752 г. велѣно было осматривать оснастку и такелажъ ежегодно, причемъ запрещалось выпускать въ море суда неосмотрѣнныя. Тѣмъ не менѣе контора партикулярной верфи доносила въ Коммерцъ-коллегію, что суда «свидѣтельствуются, за неявленіемъ отъ купцовъ, неповсягодно». Позднѣе, по прошенію содержателей перевозныхъ судовъ, ежегодный осмотръ былъ отмѣненъ, причемъ отъ владѣльцевъ велѣно было отбирать подписки, что въ случаѣ потопленія судна они отвѣчаютъ за убытки предъ собсвенниками грузовъ [2]).

Наряду съ судостроеніемъ и другія мѣры петровскаго законодательства получили дальнѣйшее развитіе при преемникахъ Петра. Льготы, установленныя въ пользу русскихъ торговцевъ тарифомъ 1724 г., были значительно расширены морскимъ пошлиннымъ регламентомъ 1731 года. Съ отпуска на русскихъ судахъ изъ С.-Петербурга, Архангельска и Пустозерска «для прерогативъ россійскаго флага и умноженія коммерціи» велѣно было взимать только одну четвертую

---

[1]) Матеріалы, т. VII, стр. 475, 613.

[2]) Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 130, св. 3, эксп. 3; д. 151, св. 4, эксп. 3; д. 170, св. 5, эксп. 3.

часть пошлинъ, а съ чужестранныхъ товаровъ на тѣхъ же судахъ полную пошлину, дабы разности въ пошлинахъ и подлоговъ не было». Затѣмъ, ластовыя деньги съ русскихъ судовъ предписывалось брать «вполы» противъ иностранныхъ, а когда безъ груза, а также съ лихтеровъ, то вовсе не брать. Наконецъ, допущена была льгота въ пользу русскихъ купцовъ и въ случаѣ вывоза ими товаровъ на иноземныхъ судахъ: при этомъ взималось только $^3/_4$ пошлинъ, а $^1/_4$ велѣно было оставить «въ награжденіе до тѣхъ мѣстъ, пока россійскихъ кораблей умножится» [1]).

Не смотря, однако, на эти поощрительныя мѣры, участіе русскихъ торговцевъ въ активной морской торговлѣ было весьма незначительно. Въ 1746 г. изъ Кронштадта отошло за границу всего четыре русскихъ судна—три въ Амстердамъ и одно въ Лондонъ; отъ Нарвы ушло два судна, тоже въ Амстердамъ: отъ Архангельска—четыре въ Амстердамъ и одно, съ грузомъ смолы, семги и парусныхъ полотенъ, въ Ливорно [2]). Въ Средиземное море суда посылались лишь въ видѣ исключенія, и попытки учрежденія морской торговли съ болѣе отдаленными государствами по прежнему оказывались неудачными. Еще въ тридцатыхъ годахъ прошлаго столѣтія происходила переписка съ уполномоченными отъ русскаго Правительства при Оттоманской портѣ о мѣрахъ къ развитію русской торговли въ Средиземномъ морѣ. Въ 1741 г. вопросъ объ этомъ возбужденъ былъ вице-президентомъ Коммерцъ-коллегіи Мелиссино, вслѣдствіе чего

---

[1]) П. С. З. 5820, Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 295, св. 16.

[2]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 186, св. 8, эксп. 1.

коллегія приступила къ собиранію свѣдѣній объ условіяхъ мѣстной торговли [1]). Резидентъ Неплюевъ доносилъ въ 1746 г., что необходимо устроить за границею хотя бы два русскихъ торговыхъ дома, «избравъ къ тому изъ дѣтей купеческихъ или по малой мѣрѣ изъ приказчиковъ, токмо бы были люди не подлые и не пьяные, которые бы нѣсколько лѣтъ здѣсь пожить и попринаучиться успѣли»; при этомъ Неплюевъ ссылался на примѣръ черкасскаго купца Пирожникова, который сначала ѣздилъ за границу въ простыхъ работникахъ, а затѣмъ, разбогатѣвъ, научился по-гречески и по-итальянски и окончательно поселился за границею для веденія своего торговаго дѣла [2]). Но предложенія Неплюева успѣха не имѣли. Въ 1747 г. пришелъ въ Россію первый корабль изъ Венеціи; это обстоятельство не помогло, впрочемъ, установленію непосредственныхъ торговыхъ сношеній. Въ 1755 г. проживавшій въ С.-Петербургѣ венеціанецъ Сіати, по порученію своего правительства, обратился въ Коммерцъ-коллегію съ предложеніемъ объ отправкѣ изъ Россіи товаровъ въ Венецію; мысль эта, однако, не получила практическаго осуществленія; при этомъ обнаружилось, что со времени прихода перваго корабля венеціанскія суда уже болѣе не посѣщали русскихъ портовъ [3]). Въ 1751 г. возникло предположеніе о торговлѣ съ Португаліею; по собраннымъ свѣдѣніямъ оказалось, что вывозъ изъ Россіи въ эту страну довольно значителенъ. Такъ, изъ Риги въ 1747 г. ушло

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ коллегіи, 1 эксп. д. 186, св. 8.

[2]) *Чулковъ*, т. II, кн. 1, стр. 180 и сл.

[3]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, л. 914, св. 53; дѣла Коммерцъ-коллегіи 1-эксп., д. 439, св. 20; д. 71, св. 2).

съ товарами въ Португалію 14 кораблей, въ слѣдующемъ году два судна, а въ 1749 году восемь судовъ: забирались грузы для Португаліи также въ Перновѣ, Аренсбургѣ, Ревелѣ, Нарвѣ и Выборгѣ, но фрахтовый заработокъ и торговые барыши доставались во всѣхъ этихъ случаяхъ иностраннымъ — голландскимъ и англійскимъ—торговымъ фирмамъ; русскіе же торговцы въ вывозѣ своихъ товаровъ въ Португалію никакого участія не принимали [1]). Столь же неуспѣшны были попытки учрежденія торговли съ Испаніею. Послѣ экспедиціи, отправленной въ Кадиксъ по распоряженію Петра, русскія суда уже болѣе почти не появлялись въ испанскихъ портахъ. Въ 1760 г. правительство предполагало вновь послать въ Испанію четыре казенныхъ корабля съ купеческими товарами, причемъ торговцамъ предложены были значительныя облегченія въ пошлинахъ и перевозка товаровъ за счетъ казны; однако, желающихъ воспользоваться этими льготами не оказалось [2]).

Немного болѣе плодотворными оказались мѣры, принятыя правительствомъ для развитія морской торговли съ южными государствами черезъ Черное море. Удачная война съ Турціею при императрицѣ Аннѣ Іоанновнѣ дала возможность Россіи утвердиться на черноморскомъ побережьѣ, но условія Бѣлградскаго мирнаго договора (1739 г.) далеко не соотвѣтствовали ожиданіямъ, возбужденнымъ неоднократными побѣдами Миниха надъ турецкими войсками. Согласно договору Россія не имѣла права заводить на Черномъ морѣ военный или коммерческій флотъ, и торговля, при

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, счетн. эксп., д. 155, св. 6.
[2]) *Storch*, V, 198.

отпускѣ за границу русскихъ товаровъ, должна была производиться исключительно на турецкихъ судахъ [1]). Разумѣется, это условіе весьма мало благопріятствовало успѣхамъ морской торговли въ Черномъ морѣ. Тѣмъ не менѣе правительство не оставляло мысли объ учрежденіи торговли въ Средиземномъ морѣ через южныя наши границы. Съ этою цѣлью продолжались сношенія съ преемникомъ упомянутаго выше Неплюева, резидентомъ при Оттоманской портѣ Обрѣсковымъ; послѣдній представилъ въ 1752 г. планъ устройства торговой компаніи, въ которой выразили согласіе участвовать иностранные торговцы, если въ составъ компанейщиковъ войдутъ также русскіе купцы. По предложенію Коммерцъ-коллегіи представители московскаго купечества призывались въ мѣстный приказъ, но охотниковъ вступить въ компанію среди нихъ не нашлось [2]). Въ то же время, для защиты русскихъ торговцевъ въ южныхъ портахъ и ознакомленія съ мѣстными условіями, признано было полезнымъ назначить русскаго консула въ Крымъ, но мысль эта встрѣтила противодѣйствіе со стороны крымскаго хана и на время была оставлена [3]). Не смотря на эти неудачи, въ 1753 г. велѣно было отъ Сената публиковать во всеобщее свѣдѣніе, что всѣмъ желающимъ начать торговлю изъ Темерниковскаго порта съ Константинополемъ и въ Средиземномъ морѣ правительствомъ оказаны будутъ особыя льготы и поощренія. Спустя два года, публикаціи были повторены и вмѣ-

---

[1]) П. С. З. 7960.

[2]) *Чулковъ*, т. II, кн. 1, стр. 197 и сл. Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, 1 эксп., д. 186, св. 8.

[3]) Арх. Д. Т. Сб. дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 112, св. 6.

стѣ съ тѣмъ объявленъ свободный отпускъ товаровъ изъ Темерника впредь до учрежденія компаніи для отпускной торговли [1]). Лишь въ 1757 г. образовалась компанія изъ московскаго купца Хостатова и товарищей, которымъ и предоставлена была привилегія на исключительный отпускъ товаровъ изъ Темерниковскаго порта. Первоначальный капиталъ товарищества образовался изъ выпуска 100 акцій по 500 р. каждая [2]). Открывъ дѣйствія въ 1757 г., товарищество, которому присвоено было наименованіе «Россійская въ Константинополѣ торгующая коммерческая компанія», устроило торговыя конторы въ Москвѣ. Константинополѣ и Темерникѣ. Послѣдній пунктъ, находившійся при устьяхъ Дона, въ тридцати верстахъ къ западу отъ Азова, былъ избранъ для отпуска товаровъ, и туда перенесена была таможенная изба изъ Черкасска. Въ слѣдующемъ году изъ Темерниковскаго порта отпущено было русскихъ товаровъ на сумму 34,914 р., привозъ составлялъ 52,077 р. Затѣмъ дѣятельность порта постепенно развивалась, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Годы.	Привозъ.	Вывозъ.	Всего.
1759	61,603 р.	37,843 р.	99,446 р.
1760	85,085 »	42,283 »	127,368 »
1761	115,069 »	42,651 »	157,720 »
1762	128,906 »	41,315 »	170,221 »
1763	59,662 »	43,369 »	103,021 »
1764	44,020 »	59,097 »	103,117 »
1765	49,835 »	67,466 »	117,301 » [3])

[1]) П. С. З. 10368. 10394; Арх. Д. Т. Сб., Дѣла Коммерцъ-коллегіи, эксп. 1. д. 427, св. 20.

[2]) П. С. З. 10694.

[3]) *Storch*, Supplem., 32; данныя Шторха вполнѣ совпадаютъ со свѣдѣніями Арх. Д. Т. Сб., Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 318, св. 18, листъ 81 и сл.

Въ 1762 г. исключительное право вывоза товаровъ, предоставленное компаніи, было отмѣнено [1]), и это обстоятельство, на ряду съ общими неблагопріятными условіями торговли въ Черномъ морѣ, повлекло за собою нѣкоторое сокращеніе дѣятельности Темерниковскаго порта. При учрежденіи компаніи предполагалось, что впослѣдствіи удастся получить разрѣшеніе турецкаго правительства на плаваніе русскихъ судовъ въ Черномъ морѣ, но въ дѣйствительности, не смотря на неоднократныя представленія нашихъ резидентовъ, компаніи пришлось пользоваться наемными турецкими судами, неудовлетворительной притомъ постройки, что не мало стѣсняло ея торговую предпріимчивость. Наравнѣ съ русскими, коммерческія суда иностранныхъ государствъ также не пропускались Портою черезъ Дарданеллы, и это обстоятельство еще болѣе ограничивало успѣхъ русской морской торговли въ Черномъ и Средиземномъ моряхъ. Французское правительство нѣсколько разъ ходатайствовало предъ Портою о разрѣшеніи провозить товары къ русскимъ портамъ; при установленіи торговыхъ сношеній съ Темерникомъ, куда привозились также персидскіе товары, французскіе коммерсанты предполагали завести значительную торговлю, основанную на обмѣнѣ европейскихъ издѣлій на мѣстные сырые матеріалы; между прочимъ, и вывозъ табаку, который въ большомъ количествѣ экспортировался во Францію, по особой привилегіи, Шуваловымъ, имѣлось въ виду направить черезъ Черное море. Но всѣ эти предпо-

[1]) П. С. З. 11630.

ложенія не могли осуществиться вслѣдствіе противодѣйствія турецкаго правительства.

Измѣнившіяся политическія обстоятельства оказали также неблагопріятное вліяніе на успѣхи русской морской торговли съ Персіею. Вскорѣ послѣ смерти Петра привилегія на торговлю персидскимъ шелкомъ вновь передана была армянской компаніи; ей же предоставленъ былъ вывозъ персидскихъ товаровъ черезъ Россію заграницу съ уплатою 3%, а затѣмъ (съ 1727 г.) 2% транзитной пошлины; кромѣ того, компанія, уплативъ обычную пошлину, могла продавать персидскіе товары и внутри Россіи; отпускъ же русскихъ продуктовъ въ Персію разрѣшенъ былъ безпошлинно. Всѣ эти преимущества затрудняли конкурренцію русскихъ торговцевъ, которые уплачивали пошлину при ввозѣ и отпускѣ товаровъ по общему тарифу; поэтому и самые обороты персидской торговли, перешедшей въ монополію армянскихъ торговцевъ, должны были сократиться. Упадокъ торговли обусловливался и измѣнившимися отношеніями между Россіею и Персіею. При Екатеринѣ I еще продолжались начатыя при Петрѣ работы гидрографовъ по изслѣдованію и описанію Каспійскаго моря, на персидскихъ границахъ еще стояло значительное русское войско, хотя проекты о постройкѣ крѣпости на рѣкѣ Курѣ были уже забыты. Но при Петрѣ II правительство стало уже тяготиться необходимостью поддерживать спокойствіе во вновь покоренныхъ областяхъ съ мятежнымъ и совершенно намъ чуждымъ населеніемъ. Поэтому провинціи Мазандеранъ и Астрабадъ въ 1729 г. возвращены были Персіи. Затѣмъ при Императрицѣ Аннѣ Іоанновнѣ по договору въ

Peштѣ (1732) Персія получила обратно и другія завоеванныя области, а за Россіею остались только Дагестанъ и Ширванъ, граничившіе на югѣ р. Курою. Взамѣнъ этихъ уступокъ шахъ обѣщалъ русскимъ право безпошлинной торговли въ Персіи, свободный транзитъ въ Индію и покровительство въ случаѣ какихъ либо притѣсненій въ его владѣніяхъ или въ случаѣ крушеній на морѣ, но очевидно, что эти льготы, предоставленныя русскимъ торговцамъ, не имѣли серьезнаго практическаго значенія. Спустя еще четыре года (1736), по воцареніи шаха Надира, русскія войска отозваны были также и изъ упомянутыхъ областей, и пограничная черта отъ рѣки Куры передвинулась на сѣверъ къ р. Тереку. Уменьшеніе русскаго вліянія на Каспійскомъ морѣ не могло не отразиться невыгодными послѣдствіями на развитіи мѣстной морской торговли. Въ 1735 г. Астраханскій губернаторъ доносилъ, что «во время бытія во владѣніи нашемъ персидскихъ провинцій, наши подданные купцы какъ для коммерціи, такъ и для перевозки туда для войска нашего всякихъ запасовъ, умножили собственныя свои мореходныя суда, а нынѣ, по возвращеніи помянутыхъ провинцій Персіи, тѣмъ купцамъ, для воженія въ оныя товаровъ, потребно имѣть морскихъ судовъ уже малое число; и затѣмъ многія останутся праздны; и по той причинѣ не вознамѣрились бы оные наши подданные купцы отпускать тѣ излишнія суда за море для продажи персіянамъ». Опасеніе это оказалось тѣмъ болѣе основательнымъ, что въ Персіи въ то время обнаружилось стремленіе къ заведенію собственнаго флота. Русскій посолъ въ Персіи, кн. Голицынъ, вскорѣ сообщилъ, что «отъ персидскаго Ве-

киля (правителя) Тахмасъ-хана, чрезъ его министровъ уже требованія чинены—не токмо о продажѣ имъ въ Астрахани готовыхъ морскихъ судовъ, но такожъ о дачѣ изъ нашихъ подданныхъ плотниковъ корабельныхъ». Опасаясь возникновенія въ Персіи военнаго флота, правительство предписало Голицыну «отъ тѣхъ требованій весьма уклоняться и отнюдь, какъ на продажу морскихъ судовъ, такъ и на отпускъ туда людей, которые такія суда дѣлаютъ, также на оныхъ искусство ходить имѣютъ, надежды и обѣщанія никакого не подавать, употребляя при томъ пристойныя оговорки». Астраханскому губернатору приказано было «возможно безъ озлобленія Векиля отъ тѣхъ замысловъ его успокоить», а купцовъ обязать подписками «подъ опасеніемъ штрафа и лишенія пожитка» не отпускать въ Персію матросовъ и не продавать судовъ. Сверхъ того, по предложенію Голицына, Астраханскому губернатору велѣно было въ 1737 г. озаботиться, чтобы иностранные купцы, грузины, армяне и др., «которые токмо по единому тамо житью называются подданными нашими», и отъ которыхъ наши купцы терпятъ совмѣстничество, а персіяне удобнѣе могутъ пріобрѣтать суда,—чтобы эти купцы не имѣли своихъ судовъ; при этомъ прибавлялось, что «не худо, хотя бы какимъ пристойнымъ образомъ и безъ обиды ихъ, и вовсе такія суда отъ нихъ по крайней мѣрѣ прежнимъ ихъ хозяевамъ возвратить, а впредь накрѣпчайше продажу онымъ иностранцамъ,—которые безъ всякаго фундаменту, для своихъ токмо выгодъ, ищутъ причислиться къ россійскимъ подданнымъ, пристойнымъ образомъ закрѣпить, наипаче при нынѣшнемъ случаѣ, когда у россійскаго купечества судовъ

умножилось». Хотя опасенія относительно увеличенія морскихъ силъ Персіи оказались неосновательными, и даже попытки собственнаго судостроенія, начатаго персидскимъ правительствомъ, потерпѣли полную неудачу, тѣмъ не менѣе стѣснительныя мѣры, принятыя въ Астрахани относительно мореходнаго промысла, оставались въ силѣ еще болѣе десяти лѣтъ. Въ 1747 г., подъ вліяніемъ, вѣроятно, тѣхъ же опасеній, состоялся указъ, чтобы отобрать отъ купцовъ всѣ принадлежащія имъ суда, кромѣ рыболовныхъ, заплативъ хозяевамъ по оцѣнкѣ, а впредь товары и пассажировъ перевозить отъ казны, за опредѣленную плату. При этомъ оказалось, что при Астраханскомъ портѣ находилось 47 казенныхъ судовъ и 37 купеческихъ; послѣднія были слѣдующихъ видовъ: гекботовъ — 4, гукоровъ — 4, гальотовъ — 21, пинковъ — 3, ластовое судно — 1, кораблей два и строившихся судовъ — 2; сверхъ того оставлено было у хозяевъ 44 рыболовныхъ судна. Между тѣмъ послѣ смерти шаха, въ Персіи водворились смуты, и для стѣсненія торговли не представлялось уже никакихъ основаній. Поэтому въ 1750 г. возвращены были торговцамъ отобранныя у нихъ суда. Съ этого собственно времени и начинается дальнѣйшее мирное развитіе астраханской торговли. Впрочемъ и за предшествующее время заслуживаетъ упоминанія попытка англичанъ вновь открыть транзитную торговлю съ Персіею, на основаніи торговаго трактата, заключеннаго между Россіею и Великобританіею въ 1734 году. По дополнительной конвенціи 1738 г. англійской компаніи разрѣшено было учредить факторію въ Гиляни, привозить туда англійскіе товары и вывозить оттуда пер-

сидскіе для заграничнаго отпуска. Въ 1742 г. компанія открыла свои дѣйствія, и ея уполномоченный Эльтонъ повезъ первый грузъ товаровъ въ Астрабадъ; возникшія затѣмъ разногласія между англичанами и мѣстными русскими властями и переходъ Эльтона на службу къ персидскому правительству, которое нуждалось въ немъ для постройки судовъ, пріостановили дальнѣйшій успѣхъ предпріятія. Поступокъ Эльтона возбудилъ гнѣвъ императрицы Елисаветы, и привилегія, данная англійской компаніи, отмѣнена была въ 1746 г. Въ слѣдующемъ году персы разграбили факторію англичанъ въ Гиляни, и торговля ихъ окончательно прекратилась.

Съ 1750 г., какъ упомянуто выше, началась болѣе оживленная дѣятельность Астраханскаго порта. Въ теченіе короткаго времени образовалось нѣсколько русскихъ компаній. Въ 1751 г. возникла судовая компанія, которой предоставлено было содержать двадцать пять купеческихъ судовъ для перевозки товаровъ по Каспійскому морю. Въ 1757 г. отпускъ соли изъ Астрахани отданъ былъ въ монополію компаніи гр. Воронцова. Затѣмъ въ 1758 г. утверждена привилегія «компаніи персидскаго торга». Проектъ учрежденія товарищества для торговли съ Персіею представленъ былъ еще въ 1755 г. русскими купцами Матвѣевымъ и другими, но армянскіе капиталисты предложили правительству болѣе выгодныя условія, примкнули къ задуманному предпріятію, и во главѣ его сталъ армянинъ Манвелъ Назаровъ Иссахановъ. За исключеніемъ правъ, принадлежавшихъ уже ранѣе возникшимъ компаніямъ, новому товариществу предоставлена была монополія по торговлѣ съ Персіею,

причемъ для перевозки своихъ товаровъ разрѣшалось строить въ Астрахани торговыя суда. Капиталъ компаніи опредѣленъ былъ въ 600,000 р., раздѣленныхъ на 4,000 акцій, по 150 р. каждая. Конторы товарищества открыты были въ Астрахани, Кизлярѣ, Москвѣ и С.-Петербургѣ. Въ 1760 г. учреждена была еще одна компанія гр. Воронцова для торговли по восточному берегу Каспійскаго моря и съ Хивою и Бухарою. Независимо отъ учрежденія компаній, оживленіе торговли на Каспійскомъ морѣ подтверждается также увеличеніемъ оборотовъ Астраханскаго порта: средній годовой привозъ и отпускъ за пятилѣтіе 1752—57 гг. простирался на сумму 721,535 руб.—цифра, которой не превысили обороты порта и въ самомъ концѣ прошлаго столѣтія [1]).

Обозрѣвая приведенныя данныя о дѣятельности нашихъ портовъ на сѣверныхъ и южныхъ моряхъ при преемникахъ Петра, нельзя не прійти къ заключенію, что успѣхи русской морской торговли за это время, не смотря на поощрительныя мѣры правительства, весьма мало подвинулись впередъ. Причина малоуспѣшности мѣропріятій, принимавшихся для развитія торговаго мореходства, заключалась въ общихъ условіяхъ нашей тогдашней заграничной торговли. Въ сущности, причина эта была вполнѣ точно указана петербургскими купцами, когда они въ 1746 г. на предложеніе завести торговлю въ Средиземномъ морѣ отвѣчали, что «они въ дальнемъ мореплаваніи еще необыкновенны». Болѣе опытные и предпріимчивые въ морской торговлѣ народы, занимавшіеся

[1]) Ср. Морской Сборникъ за 1849 г. VII, стр. 468 сл.; П. С. З. 10848, 11046, 12115.

уже въ теченіе столѣтій морскою перевозкою, захватили въ свои руки русскую вывозную торговлю, какъ только открылись правильныя торговыя сношенія между нашими портами и иностранными государствами. На сторонѣ иноземцевъ по сравненію съ русскими купцами были всѣ преимущества: готовый флотъ, приспособленный къ дальнему плаванію, опытный и обученный экипажъ, привыкшій къ морю и умѣвшій обращаться съ морской стихіею, знакомство съ иностранными рынками, которые ими постоянно посѣщались, предпріимчивость и богатство торговымъ капиталомъ, позволявшія имъ безъ страха отдаваться сопряженной съ рискомъ морской торговлѣ. Въ то время какъ при отправленіи во Францію или Испанію русскихъ кораблей возникала продолжительная переписка и собирались въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ свѣдѣнія о цѣнахъ и сбытѣ товаровъ, причемъ результаты оказывались неопредѣленными и не могли служить основаніемъ для коммерческихъ разсчетовъ,— англичане и голландцы сразу завели цѣлый рядъ агентствъ и конторъ въ С.-Петербургѣ, Ригѣ, Архангельскѣ и другихъ портахъ и могли фрахтовать суда и закупать партіи товаровъ, имѣя точныя данныя въ рукахъ. Въ то время какъ въ одномъ только С.-Петербургѣ въ 1743 г., напр., считалось 58 голландскихъ купцовъ и 32 англійскихъ [1]), едва ли можно было насчитать хотя бы десять русскихъ фирмъ, имѣвшихъ за границею своихъ корреспондентовъ. Само собою разумѣется, что при такихъ обстоятельствахъ трудно было упрочиться и развиться рускому торговому мореходству.

---

[1]) Арх. Д. Т. Сб. „Дѣла Коммерцъ-коллегіи, 2 эксп. д. 420, св. 20.

На ряду съ общими неблагопріятными условіями, русской морской торговлѣ приходилось на каждомъ шагу испытывать многочисленныя частныя затрудненія. Едва ли не самое важное изъ нихъ заключалось въ отсутствіи моряковъ, сколько нибудь опытныхъ матросовъ и шкиперовъ, составляющихъ необходимую движущую силу торговаго мореходства. Вопросъ объ экипажѣ для купеческихъ судовъ не разъ обращалъ на себя вниманіе правительства при преемникахъ Петра. Въ 1729 г., въ приведенномъ выше указѣ предписано было смотрѣть, чтобы на торговыхъ судахъ «матросовъ россійскихъ двѣ, а иноземныхъ не больше третьей части было», но мѣра эта при тогдашнихъ условіяхъ была неосуществима — поэтому въ томъ же указѣ оговаривалось, что «буде меньше того случится русскихъ матросовъ, однако же, затѣмъ кораблей не задерживать». Очевидно, что при такой оговоркѣ самое распоряженіе утрачивало практическое значеніе. О наймѣ матросовъ изъ крестьянъ велѣно было объявлять въ адмиралтейство, чтобы тѣмъ облегчить контроль за поступленіемъ причитавшихся за нихъ податей [1]). Съ тою же фискальною цѣлью въ 1740 г. состоялся указъ, запрещавшій подъ опасеніемъ штрафа оставлять за границею русскихъ матросовъ; при этомъ предписывалось въ случаѣ смерти матроса представлять о томъ въ адмиралтейскую коллегію свидѣтельство отъ русскихъ министровъ за границею [2]). Адмиралтейству по прежнему велѣно было отпускать служителей на купеческія суда, а въ 1728 г. послѣдовало даже распоряженіе о томъ, чтобы штра-

---

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-колл. д. 52, св. 1, эксп. 3.
[2]) П. С. З. 8229.

фовать и задерживать тѣ суда, на которыхъ не окажется матросовъ отъ морского вѣдомства [1]). Очевидно, что при этомъ имѣлись въ виду не интересы торговаго мореходства, а желаніе пріучить солдатъ къ матросскимъ обязанностямъ и подготовить моряковъ для военнаго флота. Такимъ образомъ, для улучшенія экипажа на торговыхъ судахъ при преемникахъ Петра не принято было никакихъ мѣръ. Офицеры и нижніе чины, назначавшіеся отъ адмиралтейства, нерѣдко вызывали жалобы купечества вслѣдствіе ихъ своеволія и грубости. Такъ въ 1758 г. судовщики жаловались, что «шкипера и работники многіе отъ офицеровъ и штурмановъ биты безвинно, отчего и впредь опасаются наниматься и цѣну при договорахъ въ наймы возвышаютъ» [2]). Въ Астрахани купцы вовсе отказывались принимать на свои суда состоявшихъ при портѣ штурмановъ и квартирмейстеровъ, ссылаясь на то, что они невѣжды въ морскомъ дѣлѣ, буяны и пьяницы, вслѣдствіе чего служители эти впослѣдствіи переведены были въ мѣстную портовую команду. Не лучше были и частные шкипера-самоучки, впервые знакомившіеся съ моремъ и не получившіе никакой подготовки. Относительно судовъ при Петербургскомъ портѣ контора партикулярной верфи доносила въ 1752 г. Коммерцъ коллегіи, что «шхиноры на тѣхъ судахъ имѣются изъ крестьянъ и не токмо чтобъ знали навигацію, но и грамотѣ незнающіе и дѣйствительно по компасу, въ морскомъ ходу силы не знаютъ, а только знаютъ восемь вѣтровъ и называютъ по своему званью, а не по морскому» [3]).

[1]) Арх. Д. Т. Сб. дѣла Коммерцъ-колл. д. 46, св. 1, эксп. 3.
[2]) П. С. З. 10836.
[3]) Арх. Д. Т. Сб. дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 170, св. 5, эксп. 3.

При такомъ составѣ экипажа на торговыхъ судахъ развитіе торговаго мореходства едва ли могло пойти дальше прибрежнаго плаванія. Не даромъ купцы, которымъ предлагали въ 1746 г. вести торговлю съ южными государствами, просили о присылкѣ отъ тамошнихъ жителей шкиперовъ и матросовъ, чтобы они повели въ дальнее плаваніе ихъ суда и товары [1])...

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 186, св. 8, эксп. 1.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Торговое мореходство въ царствованіе Екатерины II. — Записки и проекты о торговлѣ и мореплаваніи. — Отмѣна монополій и освобожденіе Архангельскаго торга. — Учрежденіе Коммисіи о коммерціи. — Тарифы 1766 г. и 1782 г. — Спеціальный тарифъ для Чернаго моря. — Тарифныя льготы для торговаго мореплаванія. — Изданіе устава купеческаго водоходства. — Мѣры для развитія судостроенія — Заботы объ экипажѣ для купеческихъ судовъ. — Первыя мореходныя школы. — Дѣятельность главнѣйшихъ портовъ: С.-Петербургскаго, Рижскаго и Архангельскаго. — Торговля на Черномъ морѣ. — Торговыя компаніи. — Срочныя сообщенія съ Константинополемъ. — Присоединеніе Крыма и открытіе Чернаго моря для иностранныхъ государствъ. — Обороты черноморской торговли въ концѣ прошлаго столѣтія. — Положеніе Каспійскаго судоходства. — Торговля на дальнемъ Востокѣ. — Предпріятіе Шелехова. — Учрежденіе Россійско-Американской компаніи. — Результаты правительственныхъ мѣропріятій. — Слабые успѣхи активной морской торговли. — Участіе иностранцевъ въ оборотахъ русской торговли. — Злоупотребленіе льготами, установленными въ пользу русскаго купечества. — Отмѣна этихъ льготъ. — Распоряженія о выдачѣ флаговъ въ Черноморскихъ портахъ. — Недостатокъ экипажа для торговыхъ судовъ. — Отсутствіе шкиперовъ. — Судьба первыхъ мореходныхъ школъ. — Неудовлетворительность постройки судовъ. — Затрудненія, возникавшія изъ практики административныхъ учрежденій.

Со вступленіемъ на престолъ императрицы Екатерины II обнаружилась широкая дѣятельность правительства, направленная къ всестороннему развитію производительныхъ силъ Россіи. Какъ свидѣтельствуютъ многочисленные записки и проекты, сохранившіеся отъ того времени, всѣ выдающіеся умы и государственные дѣятели эпохи принимали живое участіе въ обсужденіи экономическихъ вопросовъ и выработкѣ мѣро-

пріятій, относившихся къ развитію промышленности и торговли. Господствовавшими въ то время воззрѣніями на задачи народнаго хозяйства опредѣлялся въ извѣстной степени и самый характеръ правительственныхъ мѣропріятій. Въ этихъ воззрѣніяхъ не было единства, и они то приближались къ теоріи меркантилизма, требуя поощренія вывозной торговли и размноженія мануфактуръ, то проникались идеями физіократовъ, выставляя важнѣйшею задачею мѣръ правительства развитіе земледѣлія. Но представители тѣхъ и другихъ взглядовъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ вполнѣ сходились между собою: они одинаково высказывались въ пользу водворенія свободы въ сферѣ экономическихъ отношеній, за отмѣну монополій и уничтоженіе ограничительныхъ постановленій, стѣснявшихъ свободное развитіе торговли и промышленности. Разсужденія о внѣшней торговлѣ и мореходствѣ занимали видное мѣсто въ запискахъ и проектахъ того времени. При этомъ одни находили положеніе Россіи въ этомъ отношеніи крайне неудовлетворительнымъ. Такъ въ одной запискѣ, поданной императрицѣ, говорится, что при вступленіи на престолъ, она нашла «государственные доходы пребѣдные и въ крайнемъ безпорядкѣ, казну расхищенную и лишенную не малой части нужнѣйшихъ ея прибытковъ, разные доходы безъ всякой нужды отданные партикулярнымъ людямъ; слабое управленіе, никакой непосредственной коммерціи съ иностранными государствами; никакого учрежденія для развоза на россійскихъ судахъ товаровъ; внутреннюю коммерцію вездѣ связанную...» Другіе, напротивъ того, находили, что торговля Россіи съ иностранными государствами сдѣлала значительные

успѣхи, и съ недовѣріемъ относились къ предположеніямъ о вывозѣ товаровъ на собственныхъ судахъ, о разведеніи русской коммерціи за границею, объ учрежденіи купеческихъ конторъ и консуловъ и т. п. [1]).

Воззрѣнія, высказывавшіяся въ проектахъ того времени, стали получать практическое осуществленіе уже съ самаго начала царствованія Екатерины II. Вскорѣ послѣ вступленія императрицы на престолъ состоялся указъ 31 Іюля 1762 г. [2]), отмѣнившій всѣ промышленныя и торговыя монополіи, установленныя при Елисаветѣ Петровнѣ. Такимъ образомъ уничтожены были ограниченія относительно торговли съ Персіею и на Черномъ морѣ, относительно вывоза персидскаго шелка, табаку и другихъ товаровъ, отданныхъ въ монополію; наряду съ компаніями и всѣ прочіе торговцы получили право свободно заниматься промыслами и отпускною торговлею въ Астрахани и Темерниковскомъ портѣ. Вмѣстѣ съ частными монополіями отмѣненъ былъ также казенный торгъ нѣкоторыми товарами, за исключеніями поташа и смольчуга, оставленныхъ, для сбереженія лѣсовъ, въ правительственной регаліи, но позднѣе и эти предметы разрѣшены были сначала для внутренней торговли, а съ 1780 г. и для заграничнаго отпуска. Тѣмъ же указомъ окончательно отмѣнены были ограниченія, сохранившіяся еще отъ времени Петра относительно Архангельскаго порта и не мало стѣснявшія развитіе его отпускной торговли. Указомъ повелѣвалось «портъ города Архангельска всѣми тѣми преимуществами и

[1]) Извлеченія изъ дѣлъ Коммисіи о коммерціи въ книгѣ Лодыженскаго, стр. 99 и сл.

[2]) П. С. З. 11630

выгодностями снабдить, какими Санктпетербургской пользуется, и всякихъ товаровъ привозъ и отвозъ безпрепятственно позволяемъ съ равною противъ С.-Петербургскаго и прочихъ портовъ свободою и пошлиною».

Въ слѣдующемъ 1763 г. императрица, желая принять дальнѣйшія мѣры къ преобразованію торговли, учредила при дворѣ своемъ, подъ предсѣдательствомъ кн. Шаховскаго, Коммисію о коммерціи, въ которой подвергались подробному разсмотрѣнію всѣ важнѣйшія предположенія, касавшіяся торговли и промышленности. Главная цѣль, поставленная Коммисіи, заключалась въ изысканіи мѣръ, «дабы изъ государства больше произведеній россійскихъ сырыхъ и въ дѣлѣ было выпускаемо, и дабы купечество русское, какъ между собою внутри государства, такъ и вообще у чужестраннаго, имѣло надлежащее довѣріе и кредитъ». Одною изъ первыхъ работъ Коммисіи о коммерціи было составленіе новаго тарифа. Прежній тарифъ 1757 г. представлялъ значительныя неудобства, какъ вслѣдствіе излишней дробности и многочисленности статей, такъ и потому, что товары облагались въ немъ тремя разными пошлинами, изъ которыхъ одна взималась въ металлической валютѣ, а двѣ ходячею русскою монетою. Все это крайне затрудняло разсчеты и порождало споры при очисткѣ товаровъ пошлиною. Изъ правилъ, принятыхъ въ основаніе новаго тарифа, видно, что Коммисія обратила особенное вниманіе на облегченіе русской заграничной торговли. Большинство привозныхъ и отпускныхъ товаровъ обложены были умѣренною пошлиною. Чтобы устранить контрабанду, даже на предметы роскоши назначенъ

былъ небольшой окладъ пошлины. Одновременно съ изданіемъ тарифа упразднена была практиковавшаяся до того времени откупная система таможенныхъ сборовъ, при которой обнаружились многочисленныя злоупотребленія, и это обстоятельство имѣло послѣдствіемъ нѣкоторое улучшеніе таможенныхъ порядковъ. Въ отношеніи отпуска моремъ тарифъ 1766 г. отличался отъ прежнихъ тарифовъ тѣмъ, что не заключалъ постановленія о сбавкѣ пошлины для товаровъ, вывозимыхъ русскими торговцами на русскихъ судахъ. Льгота, предоставленная купечеству, ограничивалась только правомъ уплачивать пошлину русскими деньгами, причемъ ефимокъ считался въ 90 коп., если товары привозились или отпускались на русскихъ судахъ, и въ 125 коп. въ прочихъ случаяхъ; съ иностранцевъ же велѣно было взимать пошлину на половину полновѣсными ефимками. Это поощреніе оказалось недостаточнымъ, что и принято было во вниманіе Коммисіею о коммерціи при разработкѣ дальнѣйшихъ мѣропріятій относильно внѣшней торговли. Уже вскорѣ по изданіи новаго тарифа обнаружилось, что отпускная торговля испытываетъ затрудненія вслѣдствіе слишкомъ высокаго размѣра пошлинъ и запрещенія къ вывозу нѣкоторыхъ товаровъ; съ другой стороны, широкое распространеніе контрабанды вызывало необходимость въ пересмотрѣ тарифныхъ ставокъ на многіе привозные товары; наконецъ, колебанія и упадокъ курса требовали соотвѣтственныхъ мѣропріятій къ поощренію вывоза товаровъ для полученія благопріятнаго торговаго баланса. Въ предположеніяхъ, которыя составлялись по всѣмъ этимъ вопросамъ въ Коммисіи о коммерціи, высказывалось, что для упро-

ченія довѣрія къ русскимъ торговцамъ за границею и для поощренія торговли необходимо пересмотрѣть законы о купечествѣ, выработать банкрутскій и вексельный уставы, разрѣшить къ отпуску запрещенные товары, понизить пошлины на предметы вывоза. Часть этихъ мѣръ была осуществлена съ уничтоженіемъ казенныхъ монополій, но важнѣйшая изъ нихъ выполнена была при пересмотрѣ тарифа 1766 г. Новый тарифъ, изданный въ 1782 г., представлялъ значительное пониженіе отпускныхъ и привозныхъ пошлинъ, за исключеніемъ весьма немногихъ товаровъ, запрещенныхъ къ вывозу, пошлина на остальные не превышала 20%, и на вывозные продукты составляла всего 2—4%. Другая особенность тарифа заключалась въ томъ, что онъ распространенъ былъ на всѣ русскіе порты, включая остзейскіе, такъ что устранены были разницы въ тарифныхъ ставкахъ, существовавшія раньше въ разныхъ портахъ. Изъятіе было установлено относительно Риги, гдѣ пошлину велѣно было взимать, въ отличіе отъ другихъ мѣстъ, не русскими деньгами, а сполна полновѣсными ефимками; при этомъ, какъ на причину, въ тарифѣ указывалось на то обстоятельство, что въ Ригѣ обращалось исключительно иностранное серебро, а русскія монеты не имѣли хожденія. Затѣмъ, для поощренія торговли въ Черноморскихъ портахъ, велѣно было на 25% понизить пошлины на товары, привозимые туда русскими подданными, а равно подданными тѣхъ государствъ, съ которыми заключены будутъ соглашенія о взаимствѣ [1]), кромѣ того освобожденіе судовъ отъ ласто-

[1]) П. С. З. 15519.

выхъ сборовъ, допущенное раньше только для Темерниковскаго порта, распространено было тарифомъ на всѣ порты Чернаго и Азовскаго морей [1]). Впрочемъ, относительно южныхъ портовъ еще до составленія новаго тарифа, въ 1775 г. изданъ былъ специальный тарифъ, содержавшій отчасти тѣ же льготы: именно, на товары турецкіе, левантскіе и греческіе, привозимые къ названнымъ портамъ, а равно и на вывозимые оттуда русскіе продукты пошлины были уменьшены на одну четверть. Кромѣ того, для поощренія русскихъ торговцевъ, имъ предоставлена была, въ случаѣ вывоза или привоза на своихъ судахъ, та же уступка въ пошлинахъ, какая установлена была пошлиннымъ регламентомъ 1731 г. [2]). Послѣдняя мѣра перешла въ общій тарифъ 1782 г.; при этомъ въ виду объединенія таможенныхъ сборовъ и сліянія собственно отпускныхъ пошлинъ со внутренними, уступка $^3/_4$ оклада, въ случаѣ привоза или отпуска русскихъ товаровъ на русскихъ судахъ, допускалась только въ отношеніи одной половины зачисленной за товаръ пошлины; другая же часть уплачивалась полностью; при ввозѣ иностранныхъ товаровъ на русскихъ судахъ убавлялась только $^1/_4$ пошлины. При этомъ оговаривалось, что упомянутыми облегченіями могутъ пользоваться только тѣ торговцы, «кои отвозятъ и привозятъ по вышеписанному товары на свой счетъ на россійскихъ корабляхъ, на коихъ не менѣе половины матросовъ изъ россійскихъ подданныхъ находится» [3]).

[1]) П. С. З. 12466, 15519.
[2]) П. С. З. 14355.
[3]) П. С. З. 15520.

Дальнѣйшимъ важнымъ актомъ царствованія императрицы Екатерины II, направленнымъ къ развитію русской морской торговли, было изданіе въ 1781 г. устава купеческаго водоходства [1]). Этотъ законодательный актъ, состоящій изъ 298 статей, заключалъ въ себѣ, какъ сводъ ранѣе изданныхъ законоположеній, такъ и цѣлый рядъ новыхъ постановленій, регулировавшихъ всѣ важнѣйшія стороны судоходнаго промысла по рѣчному и морскому плаванію. Первая глава устава подъ названіемъ «о водоходствѣ» содержала общія положенія о купеческихъ судахъ и судовыхъ служителяхъ. Такъ, повелѣвалось вновь строить суда изъ пиленаго лѣса и по постройкѣ свидѣтельствовать на верфи, при чемъ судамъ неосвидѣтельствованнымъ запрещено было выдавать флагъ на плаваніе. Корабельщиковъ, кормчихъ, штурмановъ и лотцевъ велѣно было нанимать предпочтительно присяжныхъ; къ присягѣ же въ городахъ допускать изъ нихъ только тѣхъ, которые знаютъ ходъ водъ, глубины и мелкости, пороги явные и потаенные. Для лучшей организаціи сословія мореходцевъ указано было всѣхъ присяжныхъ корабельщиковъ и прочихъ служителей записывать въ маклерскую книгу въ особый реестръ съ тѣмъ, чтобы нуждающіеся въ корабельщикѣ могли обращаться къ маклеру «для скорѣйшаго сысканія». Кромѣ того корабельнымъ служителямъ предоставлено было образовывать изъ себя артели, выбирать изъ своей среды старостъ, которымъ поручалось «попеченіе, хожденіе и старательство о всѣхъ мореходцахъ, — дабы имъ плата отъ нанимателей была свое-

---

[1]) П. С. З. 15176, 15285.

временно». Слѣдующія главы содержали подробныя постановленія о должности корабельщика или судовщика (гл. 2), штурмана или кормчаго (гл. 3), плотника (гл. 4.), корабельныхъ или водяныхъ служителей и водоходцевъ (гл. 5); далѣе слѣдовалъ весьма подробно изложенный образецъ договора или контракта корабельщика съ корабельными служителями (гл. 6), правила о наймѣ корабля или судна (гл. 7), о хозяевахъ корабля или судна (гл. 8) и о должности маклера (гл. 9). Во второй части устава (ст. 181—298), изданной въ томъ же 1781 году, излагались постановленія о застрахованіи (гл. 10), о конвоѣ или защитѣ (гл. 11), объ аваріи или приключеніи (гл. 12) и о крушеніи или гибели, о наградѣ спасенія и о лотцахъ (гл. 13). Кромѣ названныхъ двухъ частей устава купеческаго водоходства предполагалось издать еще третью часть, въ которой должны были содержаться постановленія «о верфяхъ и лѣсахъ, на строеніе кораблей потребныхъ, и о водоплавательныхъ школахъ, для снабженія россійскаго водоходства людьми въ томъ искусными», но предположеніе это впослѣдствіи не осуществилось.

Отличительная особенность «устава купеческаго водоходства» заключалась въ теоретическомъ характерѣ большей части содержавшихся въ немъ постановленій. Подробныя правила, въ коихъ съ излишнею обстоятельностью излагались обязанности корабельщика, штурмана и корабельныхъ служителей, были большею частью наставительнаго и поучительнаго характера и лишены были строго юридическаго содержанія. Этимъ же недостаткомъ проникнуты были и другія части устава, касающіяся взаимныхъ отношеній

корабельщика и служителей, общихъ хозяевъ корабля и т. д. Затѣмъ многія постановленія должны были оставаться безъ практическаго примѣненія въ виду несоотвѣтствія ихъ условіямъ тогдашняго положенія у насъ мореходнаго промысла. Такъ, при отсутствіи въ городахъ верфей, кромѣ С.-Петербурга, не могли соблюдаться правила о засвидѣтельствованіи судовъ; равнымъ образомъ предположенія объ испытаніи корабельщиковъ, за отсутствіемъ мореходныхъ школъ, также не могли осуществиться; водоходные маклера, которыхъ должны были выбирать горожане, на самомъ дѣлѣ не избирались, и мѣры, указанныя въ уставѣ для организаціи сословія моряковъ, остались безъ исполненія. Хотя въ 1783 г. въ Ригѣ открылась компанія для морского страхованія, но она вскорѣ прекратила свои дѣйствія, и правила о застрахованіи, содержавшіяся въ уставѣ, не получили примѣненія ранѣе царствованія императора Николая I, когда издано было новое положеніе о морскомъ страхованіи. Не смотря, однако, на эти недостатки, уставъ купеческаго водоходства не можетъ не считаться важнѣйшимъ законодательнымъ актомъ въ исторіи русскаго морского права. Важное его значеніе доказывается уже однимъ тѣмъ обстоятельствомъ, что значительная часть его постановленій сохранила силу до настоящаго времени, спустя цѣлое столѣтіе послѣ составленія устава [1]). Нѣкоторыя части этого узаконенія подвергались впослѣдствіи измѣненіямъ и дополненіямъ,

---

[1]) Ср. Уст. Торг. (Св. Зак. т. XI, ч. 2) ст. 110, 119, 120, 121, 171—182, 187, 188, 192, 208, 209—211, 216, 217, 218, 220—249, 251—254, 256—260, 264—311, 315—317, 319—346, 348—383, 386, 387—420, 450—465, 478—481, 483, 485, 495, 497, 498, 500, 501, 505—509, 517, 518, 522.

по общаго пересмотра законоположеній о торговомъ мореходствѣ не было произведено со времени изданія устава купеческаго водоходства.

На ряду съ общими мѣрами, направленными къ развитію морской торговли, заслуживаютъ вниманія нѣкоторыя частныя распоряженія правительства, относящіяся къ вопросамъ о судостроеніи и экипажѣ на торговыхъ судахъ. Какъ видно изъ нѣкоторыхъ указовъ, постройка судовъ въ царствованіе Екатерины II, по прежнему, производилась по старымъ допетровскимъ образцамъ. Такъ, въ 1762 г. состоялось запрещеніе строить топорныя барки [1]), но въ концѣ того же года, «въ виду недостатка пильнаго лѣса и пильныхъ мельницъ, и чтобы не было задержки въ доставленіи матеріаловъ и товаровъ къ С.-Петербургу и прочимъ портамъ», разрѣшено было вновь пользоваться топорными судами до 1766 г. [2]). Въ 1781 г. для поощренія къ постройкѣ новаго типа судовъ и развитія внутренняго судоходства назначены были на пять лѣтъ преміи за приходъ барокъ и полубарокъ къ С.-Петербургу въ размѣрѣ отъ 10 до 50 руб., смотря по пройденному ими разстоянію; вмѣстѣ съ тѣмъ запрещено было строить барки длиннѣе 17 арш., какъ опасныя для плаванія. Тогда же отмѣненъ былъ сборъ футовыхъ денегъ, взимавшихся въ адмиралтейской олонецкой верфи на Лодейномъ полѣ за закладку и свидѣтельство постройки мореходныхъ судовъ. Въ Лодейномъ полѣ и въ Вышегрѣ велѣно было содержать по одному мастеру, подмастерью и по три плотника, а

---

[1]) П. С. З. 11484.
[2]) П. С. З. 11719.

для надзора за постройкою судовъ на Шекснѣ и Волгѣ назначены были два смотрителя и по три плотника. За изобрѣтеніе лучшихъ моделей для постройки судовъ объявлены были преміи: за плоскодонную лодку для пороговъ—120 руб., за большой и малый стругъ—300 руб., за барку простую—75 руб., за барку съ житницею—180 руб., за три разные водовика—300 руб., за три разные галіоты за каждый—по 300 р. [1]). Въ 1784 г. учреждена была въ С.-Петербургѣ купеческая верфь для постройки судовъ по заказамъ частныхъ лицъ; верфь находилась въ вѣдѣніи городового магистрата, на нее возложено было свидѣтельствованіе судовъ, испытаніе корабельщиковъ, веденіе записи судовъ, состоящихъ при Петербургскомъ портѣ [2]); вмѣстѣ съ основаніемъ городской верфи прежняя партикулярная верфь, на которой лежали почти такія же обязанности, была уничтожена (1786 г.) [3]).

Что касается экипажа на торговыхъ судахъ, то затрудненія, которыя испытывались купечествомъ при отысканіи штурмановъ и нужнаго числа русскихъ матросовъ, не могли не обратить на себя вниманія Коммиссіи о коммерціи. Вопросъ о купеческомъ экипажѣ обсуждался въ Коммиссіи въ 1767 г., когда рижскимъ магистратомъ возбуждено было ходатайство о привлеченіи разными льготами въ русское подданство опытныхъ иностранныхъ шкиперовъ, но это предположеніе не получило практическаго осуществленія [4]). Въ слѣдующемъ 1768 г. Коммиссія высказалась въ пользу

[1]) П. С. З. 15279.
[2]) П. С. З. 15932.
[3]) П. С. З. 16337.
[4]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 407, св. 24.
[5]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 422, св. 25.

учрежденія на счетъ купечества навигацкихъ школъ въ С.-Петербургѣ, Олонцѣ, Архангельскѣ, Астрахани и Иркутскѣ, но проектъ этотъ вызвалъ возраженія со стороны Сената, который нашелъ, что открытіе сразу школъ въ пяти мѣстахъ сопряжено было бы съ значительными расходами, обременительными для купечества, и что въ виду непредставленія Коммисіею подробныхъ данныхъ дѣло не могло бы быть рѣшено безъ тщательнаго разсмотрѣнія. Императрица присоединилась къ мнѣнію, выраженному Сенатомъ, и вопросъ разсматривался вторично, причемъ Коммисія отказалась отъ начальнаго предположенія и признала желательнымъ, чтобы на купеческія суда давались для обученія матросы, и тѣмъ изъ нихъ, которые получатъ отъ хозяевъ одобрительныя свидѣтельства и выдержатъ испытаніе при адмиралтействѣ, выдавались бы аттестаты на званіе шкипера, штурмана и боцмана; при этомъ, если они продолжали заниматься мореплаваніемъ, то вмѣстѣ съ дѣтьми пріобрѣтали право на увольненіе изъ податнаго состоянія. Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія полагала впредь до образованія достаточнаго числа русскихъ матросовъ разрѣшить купечеству нанимать корабельныхъ служителей изъ иностранцевъ. Правило о командированіи военныхъ моряковъ на торговыя суда повторено было въ новомъ регламентѣ о управленіи адмиралтействъ [1]). Въ дѣйствительности, въ то время, какъ обсуждался вопросъ объ училищахъ, въ Иркутскѣ, помимо вѣдома Коммисіи о коммерціи, существовала уже навигацкая школа. По особенному стеченію обстоятельствъ, эта

---

[1]) П. С. З. 12459.

школа, которая может считаться первым учебным заведеніем, выпускавшим штурмановъ для купеческаго флота, возникла на далекой окраинѣ Имперіи, въ Иркутскѣ, въ 1753 г. Незадолго до того времени адмиралтействомъ присланы были въ Сибирь, по ходатайству губернатора Мятлева, «геодезисты» (топографы) для описанія рѣки Шилки, Аргуна и Амура, а затѣмъ, по указу Сената, заведена была школа, въ которую назначены были адмиралтействомъ два учителя-геодезиста. Школа эта подготовляла топографовъ, но многіе изъ ея воспитанниковъ плавали въ качествѣ штурмановъ на озерѣ Байкалѣ и въ Охотскомъ морѣ [1]). Другая водоходная школа, имѣвшая уже непосредственною задачею подготовленіе шкиперовъ для торговаго плаванія, учреждена была въ 1781 г. въ Холмогорахъ, но спустя пять лѣтъ школа эта переведена была въ Архангельскъ [2]). Затѣмъ въ 1783 г. указомъ Коммиссіи о заведеніи народныхъ училищъ велѣно было «приложить стараніе о заведеніи по городамъ, откуда отправляется купеческое водоходство, водоходныхъ школъ» [3]), но указъ этотъ остался безъ исполненія. Лишь въ С.-Петербургѣ въ 1786 г. учреждено было водоходное училище съ весьма широкою программою преподаванія: въ немъ предполагалось изученіе слѣдующихъ предметовъ: географіи, морскихъ картъ, геометріи, тригонометріи плоской и сферической, навигаціи, астрономіи, краткихъ понятій о морскомъ правѣ, бухгалтеріи, нѣмецкаго и англійскаго языковъ. Изъ предметовъ этихъ велѣно было «препо-

[1]) Арх. Д. Т. и М., по описи 2 отдѣленія д. 752.
[2]) П. С. З. 16372.
[3]) П. С. З. 15834.

давать столько, сколько необходимо знать нужно человѣку, которому повѣряется корабль вести по морю». Въ числѣ учащихся тридцать воспитанниковъ опредѣлено было содержать на казенный счетъ, съ тѣмъ, чтобы «завести со временемъ своихъ учителей въ училищѣ» [1]).

Обращаясь отъ правительственныхъ мѣропріятій къ дѣйствительному положенію въ теченіе разсматриваемаго періода мореходнаго промысла, надлежитъ, прежде всего, остановиться на нѣкоторыхъ данныхъ о дѣятельности важнѣйшихъ русскихъ портовъ. По балансовымъ вѣдомостямъ дѣятельность эта выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (въ тыс. руб.) [2]).

Года.		Порты. С.-Петербургъ.	Рига.	Архангельскъ.
1773	привозъ	8,548	1,762	374
	вывозъ	8,868	3,739	2,059
1774	привозъ	8,829	1,483	335
	вывозъ	9,086	4,897	1,454
1775	привозъ	6,893	1,951	282
	вывозъ	8,300	4,620	1,368
1776	привозъ	7,007	1,685	318
	вывозъ	8,966	3,643	1,416
1777	привозъ	7,626	2,916	292
	вывозъ	11,117	4,434	1,261
1778	привозъ	6,592	3,167	341
	вывозъ	10,210	4,515	1,582
1779	привозъ	8,652	2,848	283
	вывозъ	11,175	4,648	1,129
1780	привозъ	8,656	2,251	296
	вывозъ	10,941	3,862	1,475

[1]) П. С. З. 16316.

[2]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, Балансовыя вѣдомости; *Storch*. Supplem., стр. 10, 12.

Годы.		Порты. С.-Петербургъ.	Рига.	Архангельскъ.
1781	привозъ	9,582	1,970	333
	вывозъ	12,954	3,697	1,314
1784	привозъ	12,172	1,476	437
	вывозъ	12,942	6,561	1,469
1785	привозъ	10,065	1,624	401
	вывозъ	13,498	5,407	1,554
1786	привозъ	11,776	1,491	520
	вывозъ	13,360	4,485	1,662
1787	привозъ	15,564	1,490	429
	вывозъ	16,087	4,334	1,671
1793	привозъ . . .	14,581	1,797	461
	вывозъ	23,758	8,986	2,987
1794	привозъ	21,741	1,698	676
	вывозъ	25,566	9,889	2,412

Относительно движенія судоходства въ названныхъ портахъ можно сопоставить слѣдующія данныя о приходѣ судовъ: [1]).

Порты:	1774 г.	1777 г.	1784 г.	1793 г.	1794 г.	1795 г.
С.-Петерб. . .	727	737	890	848	962	923
Рига.	782	676	1,085	778	786	617
Архангельскъ .	134	104	132	116	203	119

Какъ усматривается изъ приведенныхъ данныхъ, дѣятельность С.-Петербургскаго порта продолжала безпрерывно развиваться; обороты его торговли въ въ теченіе двадцати лѣтъ (1773 — 1794) увеличились почти втрое, а къ концу царствованія Екатерины II онъ и по приходу судовъ занималъ первое мѣсто среди всѣхъ портовъ Имперіи. Напротивъ, обороты другого важнѣйшаго порта, гор. Риги, особенно по привозной торговлѣ, значительно сократились. Уменьшеніе

[1]) См. предшеств. выноску.

ввоза сдѣлалось особенно замѣтнымъ послѣ введенія новаго тарифа 1782 г. Какъ упомянуто было выше, тарифомъ установлена была для Риги обязательная уплата пошлинъ въ металлической валютѣ. Если принять во вниманіе, что ефимокъ при разсчетѣ на русскія деньги принимался за 125 к., а по курсу составлялъ до 200 коп., нельзя не признать, что указанное требованіе должно было быть весьма стѣснительнымъ для рижской торговли, тѣмъ болѣе что пошлины, прежде существованія въ этомъ портѣ, были меньше установленныхъ по новому тарифу. Другое обстоятельство, оказывавшее вредное вліяніе на торговлю Риги, заключалось въ обременительности для судоходства мѣстныхъ корабельныхъ и портовыхъ сборовъ. По свѣдѣніямъ за 1788 г., корабль въ 66 ластовъ платилъ за приходъ и отходъ въ Мемелѣ или Либавѣ не болѣе 8 или 10 ефимковъ, въ С.-Петербургѣ тоже судно уплачивало 22 руб. 61 коп., а въ Ригѣ съ него взималось 180 руб. 67 коп., или на 158 руб. 6 коп. больше противъ С.-Петербургскаго порта. Само собою разумѣется, что высокій размѣръ мѣстныхъ сборовъ не могъ не отразиться на повышеніи фрахтовъ на суда, приходившія въ Ригу. Въ результатѣ часть оборотовъ Рижскаго порта перешла къ Прусскимъ портамъ, къ которымъ направился сплавъ лѣса и вывозъ льна и пеньки изъ Польши и Литвы, частью выиграли другіе балтійскіе порты, принадлежавшіе Россіи, напр., Ревель, Перновъ и др. Такъ обороты Ревеля по привозу товаровъ, составлявшіе за время отъ 1773 до 1777 г. въ среднемъ ежегодно 454,000 руб., послѣ введенія новаго тарифа поднялись до 759,000 руб.; обороты Перновскаго порта такимъ же образомъ по-

высилась отъ 74,000 руб. (среднее за 1773—1777 г.) до 899,000 руб. (привозъ въ 1793 г.). Впрочемъ, съ изданіемъ тарифа 1797 г. наступили болѣе благопріятныя условія для дѣятельности рижскаго порта. Пошлины въ этомъ тарифѣ на большинство товаровъ оставлены были въ прежнемъ размѣрѣ, но взиманіе ихъ производилось одинаково во всѣхъ портахъ ефимками, считая ефимокъ за 1 р. 40 к. [1]). Въ 1796 г. привозъ къ Рижскому порту составлялъ 2.167 тыс. руб., а въ 1800 и 1801 г. онъ простирался уже до 5,075 тыс. и 5,132 тыс. р. [2]).

Что касается Архангельска, то въ оборотахъ его торговли произошло значительное расширеніе со времени изданія упомянутаго выше указа 1762 г. и уничтоженія монополій по морскимъ промысламъ. Стоимость отпуска товаровъ изъ Архангельска, составлявшая въ 1758 и 1759 г.г. не болѣе 400 тыс. р., сразу повысилась до 700 тыс., а въ слѣдующее десятилѣтіе обороты отпускной торговли простирались уже на сумму до 1,400 тыс. руб. Соотвѣтственно расширенію торговли увеличивался и сборъ таможенныхъ пошлинъ: такъ, при дѣйствіи еще стараго тарифа, въ 1756 г. собрано было у Архангельска ефимками и русскими деньгами, считая ефимокъ въ 125 к., 87,925 р., а позднѣе въ 1766 г. пошлинъ поступило уже 194,588 руб. Съ отдачею съ 1768 г. сальнаго и морского звѣринаго промысловъ «въ вольную и свободную куплю и продажу» увеличился и отпускъ сала за море; прежде, при монополіи, отпускалось ежегодно за границу, въ тече-

---

1) *Storch*, VI, 357—366, 381—388; *Лодыженскій*, 157.

2) Арх. Д. Т. Сб., Балансовыя вѣдомости.

ніе двадцати лѣтъ, отъ 1,700 до 8,700 бочекъ, а за послѣдующее двадцатилѣтіе отпускъ составлялъ уже отъ 5,680 до 14,080 бочекъ. Обороты смольнаго торга при казенной монополіи были ничтожны и за девять лѣтъ отъ 1751 до 1759 г. составили всего сумму 27,737 р., тогда какъ въ 1770 г. они расширились въ необычайной степени, такъ что въ теченіе также девятилѣтняго періода отъ 1770 до 1778 г. продано было смолы на 1.011,350 р. [1]).

Торговая дѣятельность Черноморскихъ портовъ во время царствованія Екатерины II привлекала къ себѣ особенное вниманіе правительства. Послѣ отмѣны въ 1762 г. привилегіи темерниковской компаніи, обороты торговли нѣсколько сократились, что можно видѣть изъ слѣдующаго сопоставленія:

Годы.	Привозъ.	Вывозъ.
1761	115,069 р.	42,651 р.
1762	128,906 »	41,315 »
1763	59,652 »	43,369 »
1764	44,020 »	59,097 »

Спустя четыре года, въ 1768 г. вспыхнула война съ Турціею, и торговля окончательно должна была прекратиться. Война эта окончилась, какъ извѣстно, Кучукъ-Кайнарджійскимъ миромъ (1774 г.), по которому Россія получила право свободнаго плаванія на собственныхъ судахъ во всѣхъ турецкихъ водахъ какъ въ Черномъ морѣ, такъ и за Дарданеллами, и сверхъ того пріобрѣла Азовъ, Таганрогъ и крѣпости Кинбурнъ, Керчь и Еникале. Открытіе Чернаго моря для свободнаго плаванія подавало надежду на быстрое раз-

---

[1]) Извл. изъ Арх. Д. Т. Сб. въ соч. *Огродникова*: „Очеркъ“ стр. 213.

витіе мѣстной морской торговли, но въ дѣйствительности обнаружились весьма существенныя препятствія, стѣснявшія дѣятельность черноморскихъ портовъ. Важнѣйшая причина медленнаго роста торговыхъ оборотовъ въ Черномъ морѣ заключалась въ слабой населенности южныхъ областей и отсутствіи удобныхъ путей сообщенія, которыя связывали бы тамошніе порты съ сѣверными болѣе населенными губерніями. Судоходство по Дону встрѣчало затрудненія вслѣдствіе обмелѣнія этой рѣки, а по Днѣпру движеніе торговыхъ каравановъ должно было происходить среди неспокойнаго населенія Запорожской Сѣчи и кочующихъ инородческихъ племенъ и поэтому не могло быть вполнѣ безопаснымъ. При слабой населенности края не являлось достаточнаго числа предпринимателей, которые могли бы положить прочное основаніе мѣстной морской торговлѣ. Для привлеченія торговцевъ къ заведенію торговли въ Черномъ морѣ допущены были, какъ упомянуто выше, значительныя льготы при взиманіи пошлинъ по спеціальному тарифу 1775 г., правительствомъ издана была особая инструкція для купцовъ съ подробнымъ разсчетомъ стоимости товаровъ при отпускѣ и продажныхъ цѣнъ въ Константинополѣ, опубликовано было описаніе южныхъ портовъ и морей, составленное академикомъ Гильденштедтомъ, затѣмъ оказывалось особенное покровительство компаніямъ, составлявшимся для производства торговли въ Черномъ и Средиземномъ моряхъ. Но всѣ эти мѣропріятія не сопровождались сколько нибудь значительными результатами. Еще въ 1763 г. купцы Володиміровъ, Лугининъ, Пастуховъ и Грибановъ образовали компанію для торговли въ Средиземномъ морѣ;

они собрали капиталъ въ 90,000 р., раздѣленныхъ на 180 акцій по 500 руб. каждая. Императрица, для поощренія предпринимателей, объявила, что беретъ компанію подъ свое покровительство и сама записалась на двадцать акцій; компаніи пожалованы были отъ казны для первой экспедиціи адмиралтейскій фрегатъ съ полнымъ составомъ экипажа, дарованы были льготы въ пошлинахъ; тѣмъ не менѣе предпріятіе это не получило развитія [1]). Спустя три года послѣ перваго опыта, возникло предположеніе объ образованіи новой компаніи съ капиталомъ въ 500,000 р., раздробленныхъ на мелкія акціи по 10 р. каждая: для вывоза товаровъ предполагалось построить четыре пушечныхъ корабля вмѣстимостью отъ 150 до 200 ластовъ; при этомъ имѣлось въ виду завязать торговыя сношенія съ Кадиксомъ, Лиссабономъ, Марселемъ и Ливорно, пріобрѣсти въ этихъ городахъ коммиссіонеровъ и отдать туда въ лучшіе торговые дома для обученія нѣсколько русскихъ молодыхъ людей. Но эти предположенія, повидимому, не получили практическаго осуществленія [2]). Затѣмъ въ 1772 г. разрѣшено было учрежденіе Воронежской торговой компаніи; она предполагала хлѣбъ и прочіе товары возить по Дону на своихъ судахъ до Таганрогской пристани, а тамъ перегружать на мореходныя суда, которыя на первый годъ отпускались отъ казны, а затѣмъ должны были строиться на средства компаніи на воронежскихъ казенныхъ верфяхъ; отпускъ хлѣба разрѣшено было

[1]) П. С. З. 11938, Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, 1 эксп. д. 558, Св. 25.

[2]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 387, св. 22.

производить безъ взиманія пошлинъ [1]). Наконецъ, въ 1776 г. образовалась болѣе значительная компанія подъ фирмою «Сидневъ, Джемсъ и К°», получившая при учрежденіи также значительныя льготы отъ правительства. Изъ С.-Петербурга на счетъ казны отправлены были въ Константинополь четыре фрегата съ товарами, и сумма, вырученная отъ продажи послѣднихъ, передана была компаніи, ей же предоставлено было коммисіонное вознагражденіе въ 2% при полученіи отъ Порты контрибуціи въ суммѣ отъ трехъ до четырехъ милліоновъ піастровъ. Тотчасъ по открытіи предпріятія одинъ изъ участниковъ командированъ былъ въ важнѣйшіе города Европы для установленія торговыхъ связей и полученія заказовъ на поставку товаровъ. Поѣздка эта увѣнчалась большимъ успѣхомъ: въ Англіи, Франціи и Италіи крупнѣйшія фирмы предложили компаніи свои услуги по доставкѣ ей на коммисію различныхъ товаровъ и по закупкѣ чрезъ ся посредство персидскаго шелку, пеньки, табаку, юфти и другихъ продуктовъ. Все это обѣщало предпріятію самое блестящее развитіе, но уже на второй годъ его существованія начались пререканія между участниками, а къ нимъ присоединились вскорѣ затрудненія со стороны турецкаго правительства. Не безъ споровъ допущены были портою въ Дарданеллы первые четыре корабля, пришедшіе изъ С.-Петербурга въ Константинополь, а въ слѣдующемъ году (1777 г.), вслѣдствіе пререканій, возникшихъ между обоими правительствами, всѣ русскія суда въ турецкихъ портахъ были арестованы, и свобода плаванія была воз-

[1]) П. С. З. 13836.

становлена не ранѣе заключенія конвенціи (въ Мартѣ 1779 г.), которая опредѣлила отношенія Турціи къ Крымскому хану и устранила на время разногласія между Россіею и Портою. Не смотря на эти неблагопріятныя обстоятельства, компанія продолжала свои дѣйствія и въ 1779 г. имѣла въ своемъ распоряженіи три корабля, изъ которыхъ два шли съ товарами въ Смирну, а одинъ изъ-за границы въ Таганрогъ, но обороты предпріятія не могли расширяться вслѣдствіе постоянныхъ недоразумѣній съ турецкими властями. Центромъ торговли на Черномъ морѣ былъ въ то время Таганрогъ; изъ этого порта отошло въ 1779 г. въ Смирну первое русское торговое судно, прошедшее Дарданеллы, въ слѣдующемъ году изъ Херсона отправленъ былъ въ Тулонъ корабль съ грузомъ соленаго мяса, а съ 1781 г. купцомъ Фалѣевымъ ежегодно посылалось нѣсколько судовъ во Францію съ пенькою и табакомъ. За исключеніемъ, однако, небольшого числа судовъ, торговое судоходство на Черномъ морѣ ограничивалось въ то время почти исключительно каботажнымъ плаваніемъ. Наибольшее число судовъ, заходившихъ въ Таганрогскій портъ, не превышало 29, причемъ въ большинствѣ случаевъ эти суда принадлежали турецкимъ или греческимъ подданнымъ. Обороты по привозу и отпуску товаровъ въ Черноморскихъ портахъ, вслѣдствіе указанныхъ выше неблагопріятныхъ условій, не были значительны, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Годы.	Привозъ.	Вывозъ.
1776	87,143 р.	369,823 р
1777	83,246 »	242,118 »
1779	90,645 »	161,690 »
1780	105,471 »	130,187 »

Хотя эти цифры для нѣсколькихъ портовъ, производившихъ торговлю въ Черномъ морѣ, нельзя не признать весьма скромными, тѣмъ не менѣе, по сравненію съ предшествовавшимъ десятилѣтіемъ, въ мѣстной торговой дѣятельности обнаружилось нѣкоторое оживленіе и расширеніе операцій. Вмѣстѣ съ тѣмъ явилась потребность въ устройствѣ правильныхъ сообщеній съ Константинополемъ и между отдѣльными черноморскими портами. Въ 1781 г. состоялось распоряженіе объ открытіи срочныхъ рейсовъ между Херсономъ и Константинополемъ и отъ Константинополя до Керчи и Таганрога. Плата установлена была по линіи отъ Керчи и Херсона до Константинополя—за перевозку товаровъ отъ 10 до 20 коп. съ пуда, а съ пассажировъ по 2 р. 50 к. съ каждаго; отъ Керчи до Таганрога взималось соотвѣтственно отъ 6 до 10 к. съ пуда и по 1 р. 20 к. съ человѣка, за доставку партикулярныхъ писемъ брали по первой линіи 3 к. и по второй 2 коп. съ золотника [1]).

Присоединеніе Крыма къ русскимъ владѣніямъ (1783 г.) и заключеніе дружественнаго договора съ Турціею и цѣлаго ряда торговыхъ трактатовъ съ европейскими государствами оказали вліяніе на дальнѣйшее развитіе черноморской торговли. Пріобрѣтеніе Крыма окончательно упрочило положеніе Россіи на Черномъ морѣ, доставило ей нѣсколько новыхъ портовъ, въ томъ числѣ Евпаторію, Ѳеодосію и Севастополь, и освободило торговлю отъ стѣснительнаго вліянія турецкаго правительства. Вслѣдъ за подчиненіемъ Крыма, Черное море объявлено было открытымъ для

---

[1]) П. С. З. 15148.

торговыхъ судовъ всѣхъ дружественныхъ государствъ, а затѣмъ, для привлеченія торговцевъ, путемъ международныхъ соглашеній допущены были разныя льготы для ввоза иностранныхъ товаровъ. Заключеніе торговыхъ договоровъ на выгодныхъ для Россіи основаніяхъ облегчалось политическими обстоятельствами того времени. Объявленіемъ вооруженнаго нейтралитета русское правительство выступило противъ Англіи, которая вела тогда войну со своими американскими колоніями и подъ предлогомъ преслѣдованія военной контрабанды подвергала стѣснительному осмотру и захватывала нейтральныя торговыя суда, чѣмъ причиняла немалый ущербъ интересамъ сѣверныхъ государствъ, отпускавшихъ лѣсъ и другіе товары во Францію и Испанію. Вскорѣ послѣ обращенія Россіи къ державамъ между нею и Даніею заключена была конвенція о защитѣ нейтральнаго плаванія; къ этому союзу позднѣе примкнули большинство европейскихъ государствъ. Изъ нихъ наибольшія выгоды изъ возстановленія свободы на морѣ извлекли для своего торговаго мореходства Швеція и Данія. Что касается Россіи, то для нея важнѣйшимъ слѣдствіемъ объявленія вооруженнаго нейтралитета было заключеніе торговыхъ договоровъ съ Даніею, Австріею, Франціею, Неаполемъ и Португаліею. Независимо отъ обѣщаній дружбы и предоставленія Россіи правъ наиболѣе благопріятствуемой державы, упомянутыми договорами допущены были таможенныя облегченія для привоза русскихъ товаровъ, обѣщана защита русскимъ судопромышленникамъ и предоставлено свободное плаваніе во всѣхъ водахъ дружественныхъ государствъ. Съ своей стороны, Россія по черноморской торговлѣ усту-

пала чертвертую часть пошлинъ на товары, привозимые изъ Австріи и Франціи. Затѣмъ заключены были особыя соглашенія съ Греціею и королевствомъ Сициліи. Но всѣ эти мѣры, направленныя къ привлеченію въ Черное море иностранныхъ предпринимателей, не имѣли успѣха, потому что Порта не соглашалась на пропускъ европейскихъ судовъ черезъ Дарданеллы. Только для Австріи было допущено изъятіе, и этимъ воспользовались австрійскіе промышленники и въ 1785 и 86 гг. приходили съ судами въ Херсонъ. Обороты южныхъ портовъ въ эти годы составляли, считая вмѣстѣ привозъ и отпускъ товаровъ, 1,184 т. руб. въ первомъ изъ указанныхъ годовъ и 1,037 т. руб. во второмъ. Дальнѣйшее развитіе торговли пресѣклось войною, вновь вспыхнувшею между Россіею и Турціею. Война эта окончилась миромъ въ Яссахъ (1791 г.), по которому Россія пріобрѣла территорію между Днѣпромъ и Днѣстромъ, такъ называемую Очаковскую степь, такъ что все сѣверное побережье Чернаго моря отъ Днѣстра до Кубани принадлежало уже къ русскимъ владѣніямъ. Рядомъ со вновь завоеваннымъ портомъ Очаковомъ находился Хаджибейскій заливъ, въ которомъ суда охотно укрывались отъ непогоды; на берегу его основана была Одесса. Благодаря удобству своего положенія, этотъ новый портъ сталъ быстро развиваться: въ 1795 г. въ Одессу пришло 35 судовъ, а въ слѣдующемъ 87. Общее число судовъ, заходившихъ въ русскіе черноморскіе порты къ концу разсматриваемаго періода [1]), простиралось до 471, изъ нихъ 164 плавали подъ русскимъ флагомъ,

---

[1]) Среднее за 1793—1797 гг.

276 подъ турецкимъ и 31 подъ австрійскимъ. Обороты торговли по привозу и отпуску составляли въ 1793 г. 1,961 т. руб., въ 1795 г.—1,475 т. руб., въ 1797 г.—2,008 т. руб. [1]).

Каспійское судоходство въ теченіе царствованія Екатерины II сдѣлало весьма незначительные успѣхи. Безпрерывная смѣна правителей въ Персіи и постоянныя смуты въ областяхъ, прилегающихъ къ Каспійскому морю, дѣлали невозможнымъ правильное движеніе торговли въ Астрахани. Сокращеніе оборотовъ мѣстнаго торга обнаружилось уже вскорѣ послѣ уничтоженія монополій, и таможня доносила, что «совершенно не уповается», чтобы торговля возвысилась до прежняго уровня. Въ послѣдующее десятилѣтіе дѣятельность Астраханскаго порта еще болѣе сократилась, и въ 1771 г. Астраханскій губернаторъ Бекетовъ писалъ, что «коммерція приходитъ въ немалый упадокъ», и что «по худымъ въ Персіи обстоятельствамъ и за неимѣніемъ противъ прежняго торговъ и товаровъ какъ россійскіе купцы, такъ и армяне и индѣйцы посылаютъ суда по малому числу, а прочіе и вовсе тотъ персидскій торгъ оставили и затѣмъ многія морскія суда стоятъ праздно, а которыя товары грузятся, и то въ половину грузъ менѣе, для котораго стоятъ при Астрахани почти черезъ цѣлое лѣто» [1]). Въ 1773 г. для оживленія торговли на Каспійскомъ морѣ предполагалось учредить въ Астрахани Азіатскую торговую компанію: уставъ этой компаніи былъ опубликованъ, но среди купечества не нашлось желающихъ

---

[1]) *Storch* VI, стр. 93—190, Supplem. стр. 32.

[2]) Морск. сб., 1849 г., стр. 473.

вступить въ предпріятіе [1]). Дѣятельность астраханскаго порта до конца разсматриваемаго періода оставалась незначительною, какъ можно видѣть изъ приводимыхъ ниже данныхъ о привозѣ и вывозѣ товаровъ: [2])

Годы.	Привозъ.	Вывозъ.
1768	318,500 р.	438,500 р.
1773	245,576 »	456,207 »
1777	226,865 »	347,519 »
1793	428,508 »	291,037 »
1795	306,919 »	472,423 »
1797	396,759 »	368,178 »

Къ царствованію Екатерины II относится начало русской морской торговли на дальнемъ Востокѣ, въ Тихомъ океанѣ. Еще въ тридцатыхъ и сороковыхъ годахъ прошлаго столѣтія сибирскіе торговцы отправлялись на своихъ судахъ въ прибрежное плаваніе за морскими звѣриными промыслами. Емельянъ Басовъ, Неводчиковъ, Трапезниковъ, Глотовъ, Толстыхъ и цѣлый рядъ другихъ предпринимателей ходили изъ Охотска къ ближайшимъ островамъ на промыслы и присоединяли вновь открываемыя земли къ русскимъ владѣніямъ. Правительство старалось поддерживать и поощрять возникающую промышленность. Мореходы, открывавшіе новыя земли, награждались медалями и разными льготами. Въ указахъ 1764 г. сибирскому губернатору и большерѣцкой канцеляріи предписывалось не только не дѣлать никакихъ препятствій отправляющимся въ море за промысломъ, но и снабжать ихъ возможными пособіями отъ казны, съ отсрочкою за нихъ платежей до возвращенія судовъ изъ вояжа. Особенное развитіе мѣстные морскіе промыслы

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 335. св. 19, листъ 291.
[2]) *Storch*, Suppl. стр. 33.

получили, начиная съ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія, когда рыльскій гражданинъ Шелеховъ съ курскимъ купцомъ Голиковымъ образовали компанію съ капиталомъ въ 70 тысячъ руб. и снарядили на трехъ судахъ экспедицію «на аляксинскую землю, называемую американскою, на знаемые и незнаемые острова для производства пушнаго промысла, и всякихъ поисковъ, и заведенія добровольнаго торга съ туземцами». Экспедиція эта имѣла послѣдствіемъ присоединеніе къ Россіи новыхъ земель на островахъ и американскомъ материкѣ и вызвала предположеніе объ отправленіи изъ Балтійскаго моря эскадры изъ четырехъ военныхъ судовъ для плаванія на дальній Востокъ. Эскадру предполагалось раздѣлить на двѣ экспедиціи, но одна изъ нихъ, по причинѣ начавшейся тогда войны со Швеціею, не состоялась, а другая, подъ начальствомъ капитана Биллингса, отправилась въ 1790 г. къ Алеутскимъ островамъ и посѣтила острова Уналашку, Кадьякъ и нѣкоторые другіе. По возвращеніи изъ перваго плаванія Шелеховъ и Голиковъ были награждены шпагами и золотыми медалями, но ходатайство о снабженіи ихъ деньгами отъ казны и военною командою было отклонено «по надобности и безъ того въ войскахъ въ Сибирскомъ краѣ, гдѣ ихъ едва ли для сущей надобности доставать можетъ». Спустя нѣсколько лѣтъ, въ 1793 г., велѣно было, впрочемъ, дать компаніи до 20 чел. мастеровыхъ изъ ссыльныхъ и до 10 хлѣбопашцевъ, а на верфь, которую она хотѣла устроить у мыса св. Иліи, послать мастеровъ, знающихъ кузнечное, слесарное и мѣдно-литейное мастерство [1]). Въ

[1]) П. С. З. 17171.

1787 г. Шелеховъ снарядилъ вторую экспедицію и затѣмъ нѣсколько разъ посылалъ суда изъ Охотска на Кадьякъ и другіе острова; въ 1790 г. онъ основалъ для распространенія промысловъ и устройства поселеній на Алеутскихъ островахъ двѣ компаніи Сѣверо-восточную и Предтеченскую, а въ слѣдующемъ году третью подъ названіемъ Уналашкинской; затѣмъ онъ принялъ къ себѣ въ товарищи предпріимчиваго и энергичнаго каргопольскаго купца Баранова, при участіи котораго снаряжены были новыя экспедиціи для изслѣдованія береговъ американскаго материка и прибрежныхъ островов, найдены новыя мѣста для пушныхъ промысловъ, устроена новая удобная гавань, заложена верфь, на которой въ 1794 и 1795 гг. окончены были постройкою три парусныхъ судна, — изъ нихъ одно трехмачтовое, двухпалубное, вмѣстимостью въ 180 тоннъ. Неутомимая дѣятельность Шелехова не ограничивалась посылкою судовъ изъ Охотска на морскіе и пушные промыслы. Въ 1794 г. онъ просилъ губернатора о разрѣшеніи ему отправить экспедицію для отысканія удобнаго пути отъ Иркутска къ Охотску, по направленію рѣкъ Амура и Уды; вмѣстѣ съ тѣмъ онъ ходатайствовалъ о дозволеніи устроить верфь для сооруженія компанейскихъ судовъ по р. Улiѣ, въ 35 верстахъ отъ Охотска, и о разрѣшеніи завести торговлю съ Японіею, Китаемъ, Индіею и Филиппинскими островами, просилъ о назначеніи въ избранныхъ мѣстахъ консуловъ — «людей свѣдущихъ и важнаго духа», — но всѣ эти предположенія признаны были несвоевременными въ виду осложнившихся тогда политическихъ обстоятельствъ въ Европѣ. «Намѣреніе наше на Кантонъ—писалъ Шелеховъ Баранову,—пресѣклось, ибо

французы заставили весь свѣтъ противу себя воевать». Кромѣ Шелехова среди иркутскихъ купцовъ было еще нѣсколько предпринимателей, имѣвшихъ промыслы на Охотскомъ и Беринговомъ моряхъ. Послѣ смерти Шелехова (1795 г.) они пытались образовать самостоятельную компанію, но, не располагая достаточными средствами, предпочли соединиться съ богатымъ предпріятіемъ наслѣдниковъ Шелехова. Такимъ образомъ составилась общая компанія иркутскихъ купцовъ, которой принадлежало девять судовъ, разное имущество и наличный капиталъ, всего на сумму 1.100.000 руб. Въ 1798 г. утвержденъ былъ актъ соединенія прежнихъ компаній подъ именемъ «соединенной американской компаніи», а въ слѣдующемъ году опубликованы подробныя ея правила и привилегіи. Компанія взята была подъ Высочайшее покровительство и ей велѣно именоваться «подъ Высочайшимъ Его Императорскаго Величества покровительствомъ Россійско-Американская компанія». Для увеличенія средствъ предпріятія разрѣшено было паевой капиталъ въ 723.000 р. увеличить на 1.000 акцій, по тысячѣ руб. каждая и дозволено пріобрѣтать ихъ русскимъ подданнымъ всякаго чина и состоянія, а равно и иностранцамъ. Пребываніе главнаго правленія компаніи назначено было въ Иркутскѣ, и составъ его опредѣленъ изъ четырехъ директоровъ. Что касается дѣятельности предпріятія, то компаніи предоставлено было пользоваться всѣми промыслами и заведеніями, находящимися по сѣверо-западному берегу Америки отъ 50° сѣверной широты до Берингова пролива, а также на островахъ, лежащихъ по сѣверо-восточному океану, дѣлать открытія какъ выше 50° сѣверной широты, такъ и

далѣе къ югу и занимать открываемую землю въ россійское владѣніе, заводить, гдѣ компанія найдетъ за нужное, заселенія и укрѣпленія и, наконецъ, производить мореплаваніе по всѣмъ окрестнымъ народамъ и имѣть торговлю со всѣми около лежащими державами, по изъявленіи ими на то согласія и по высочайшемъ сего утвержденіи [1]). Таковы были первоначальныя основанія для дѣятельности компаніи, занимающей видное мѣсто въ исторіи нашихъ морскихъ промысловъ и торговли на дальнемъ Востокѣ.

Обозрѣвая состояніе торговаго мореходства въ царствованіе Екатерины II, нельзя не остановиться, въ заключеніе, на вопросѣ о томъ, какіе результаты достигнуты были правительственными мѣропріятіями въ отношеніи активной морской торговли, въ какой мѣрѣ осуществились задачи, указанныя въ одной изъ записокъ, поданныхъ императрицѣ при вступленіи на престолъ,—«непосредственная коммерція съ иностранными государствами и развозъ товаровъ на русскихъ судахъ». Въ приводимой ниже таблицѣ сопоставлены данныя о приходѣ судовъ къ русскимъ портамъ, съ указаніемъ государствъ, участвовавшихъ въ русской морской торговлѣ [2]).

	Число	судовъ.		
	1784 г.	1785 г.	1786 г.	1787 г.
Англійскихъ . . .	697	640	705	767
Голландскихъ . .	343	335	366	409
Шведскихъ . . .	473	378	314	197
Датскихъ	365	292	276	170
Прочихъ	598	400	387	331
Россійскихъ . . .	156 = 6%	100 = 5%	107 = 5%	141 = 7%
Всѣхъ	2,632	2,145	2,155	2,015

---

[1]) П. С. З. 19030.

[2]) Арх. Д. Т. Сб. Балансовыя вѣдомости.

Какъ усматривается изъ таблицы, участіе русскаго флота въ морской торговлѣ Россіи было еще крайне незначительно, тѣмъ болѣе что въ составъ русскихъ судовъ, показанныхъ въ таблицѣ, входило также нѣкоторое число судовъ каботажныхъ, несовершавшихъ заграничнаго плаванія. Такой же выводъ получается изъ разсмотрѣнія данныхъ о приходѣ судовъ къ важнѣйшему изъ русскихъ портовъ — С.-Петербургу. Данныя эти представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Число судовъ.		
	1769 г.	1780 г.	1781 г.
Англійскихъ	326	284	464
Голландскихъ	100	47	3
Любскихъ	26	34	35
Датскихъ	33	43	67
Ростоцкихъ.	36	39	53
Россійскихъ	27 = 4,5 %	18 = 3,3 %	29 = 3,7 %
Прочихъ.	44	90	138
Всѣхъ.	592	555	789

Къ концу минувшаго столѣтія, главнымъ образомъ, вслѣдствіе развитія Черноморской торговли, участіе русскаго флота въ приходѣ судовъ къ портамъ нѣсколько увеличилось, что можно видѣть изъ приводимой ниже таблицы [1]):

	Число судовъ.				
	1793 г.	1794 г.	1795 г.	1796 г.	1797 г.
Англійскихъ	869	1011	859	1317	1014
Голландскихъ.	270	340	4	—	—
Датскихъ.	213	237	298	572	462
Шведскихъ.	242	241	241	280	390
Прусскихъ	24	33	92	391	529
Турецкихъ.	239	293	208	238	398
Русскихъ.	371	406	263	301	408
Всѣхъ.	2538	2902	2217	3443	3517

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Д. Вн. Т. № описи 4287; *Scherer*, Geschichte u. Gegenw. Zustand d. Russ. Handels. Leipzig 1789, стр. 246.

[2]) *Storch*, Supplem., 31.

Но если исключить изъ показаннаго числа русскихъ судовъ тѣ, которыя совершали исключительно каботажное плаванiе, то навѣрное оказалось бы, что лишь немногiе изъ нихъ участвовали въ морскомъ сообщенiи съ иностранными портами. Такое заключенiе отчасти подтверждается свѣдѣнiями объ участiи русскихъ судовъ въ вывозѣ за границу лѣсныхъ матерiаловъ, составлявшихъ въ то время важнѣйшую статью отпуска изъ русскихъ портовъ. Такъ вывезено было лѣса:

	Въ 1796 г.		Въ 1797 г.		Въ 1798 г.	
	Число судовъ.	Число ластовъ.	Число судовъ.	Число ластовъ.	Число судовъ.	Число ластовъ.
На русскихъ судахъ. .	16	864	11	277	24	1016
» иностран. » . .	864	105260	642	79593	697	78354 [1])

Всѣ эти данныя свидѣтельствуютъ, что успѣхи русскаго торговаго мореходства къ концу разсматриваемаго перiода, не смотря на всѣ поощрительныя мѣры правительства, были еще весьма незначительны. Дѣятельность нашего торговаго флота, насчитывавшаго лишь небольшое число судовъ, принадлежавшихъ въ дѣйствительности русскимъ подданнымъ, ограничивалась, по преимуществу, перевозкою товаровъ въ прибрежномъ плаванiи; сообщенiя съ болѣе отдаленными южными государствами поддерживались лишь случайными экспедицiями наиболѣе предприимчивыхъ русскихъ коммерсантовъ. Правительство само стало относиться съ недовѣрiемъ къ проектамъ о непосредственныхъ торговыхъ сношенiяхъ съ Испанiею и другими странами. Въ 1766 г. купцу Попову разрѣшено было отпустить безпошлинно въ Испанiю лѣсъ на принадлежавшемъ ему трехмачтовомъ флейтѣ, и при этомъ Сенатъ принялъ во вниманiе, что «тако-

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегiи. 1 эксп., д. 925, св. 41.

вымъ дозволеніемъ подастся, можетъ быть, россійскимъ купцамъ поощреніе къ заведенію безпосредственной торговли съ Гишпаніею» [1]), но спустя два года послѣ этого, когда явилось новое предположеніе объ устройствѣ компаніи для торговли съ разными странами, Коммисія о коммерціи высказалась, что «по сіе время не видно еще, чтобы кто нибудь изъ россійскихъ могъ отправлять столь полезную торговлю съ иностранцами» [2]). Этимъ какъ бы произнесенъ былъ приговоръ надъ тщетными усиліями, которыя употреблялись еще со времени Петра Великаго для учрежденія дальняго плаванія русскихъ торговыхъ судовъ. Причины слабаго развитія активной морской торговли, какъ упоминалось уже ранѣе, заключались въ общихъ неблагопріятныхъ условіяхъ для внѣшней торговли Россіи. Вопросъ о торговомъ мореплаваніи представлялся лишь частнымъ случаемъ общаго явленія, которое состояло въ преобладаніи иноземцевъ во всѣхъ сферахъ хозяйственной дѣятельности, въ которыхъ имъ приходилось сталкиваться съ русскими предпринимателями. Вся внѣшняя торговля Россіи носила пассивный характеръ и производилась черезъ иностранныхъ посредниковъ, и едва ли наиболѣе сложная ея отрасль— торговое мореплаваніе, требовавшее отъ торговцевъ свободныхъ капиталовъ, знаній, опытности и предпріимчивости — могла составить изъятіе изъ общаго строя экономическихъ отношеній того времени. Преобладаніе иностранцевъ въ русской торговлѣ съ достаточною ясностью обнаруживается изъ приведенныхъ выше данныхъ о приходѣ судовъ. Но еще болѣе

---

[1]) П. С. З. 12644.

[2]) Арх. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 424, св. 25.

убѣдительными, въ этомъ отношеніи, представляются свѣдѣнія о сравнительномъ участіи русскихъ и англійскихъ фирмъ въ оборотахъ С.-Петербургскаго порта. Въ нижеслѣдующей таблицѣ приводятся относящіяся сюда цифры за шесть лѣтъ отъ 1764 до 1769 г.

Года.		Фирмы. Русскія.	Фирмы. Англійскія.
1764	привозъ	1.727,653 р.	1.815,779 р.
	вывозъ.	580,248 »	3.429,626 »
1765	привозъ	1.543,099 »	1.598,912 »
	вывозъ.	614,758 »	4.063,735 »
1766	привозъ	1.461,697 »	2.918,908 »
	вывозъ.	354,913 »	3.423,705 »
1767	привозъ	1.386,378 »	1.683,880 »
	вывозъ.	460,523 »	3.888,806 »
1768	привозъ	1.906,772 »	1.696,030 »
	вывозъ.	429,234 »	3.927,050 »
1769	привозъ	2.673.543 »	1.571,345 »
	вывозъ.	514,613 »	5.370,782 » [1]

Конкуренція съ англичанами оказывалась для русскаго купечества тѣмъ болѣе затруднительною, что англійскіе торговцы, въ отличіе отъ прочихъ иностранцевъ, пользовались особыми преимуществами. По договору 1766 г. они имѣли право уплачивать пошлину русскими деньгами, а не въ металлической валютѣ, изъяты были отъ общихъ судовъ и по дѣламъ своимъ могли непосредственно обращаться въ Коммерцъ коллегію, освобождены были отъ военнаго постоя и т. п. Одинъ писатель начала нынѣшняго столѣтія, оцѣнивая значеніе этихъ льготъ, замѣчаетъ, что въ 1761 г. англійскія суда составляли одну треть су-

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 877, св. 48.

довъ, пришедшихъ къ С.-Петербургскому порту, тогда какъ 10 лѣтъ спустя они уже составляли треть всего числа судовъ, посѣщавшихъ русскіе порты [1]). Объ участіи иностранцевъ въ оборотахъ русской торговли можно судить также по сравнительной численности русскихъ и иноземныхъ фирмъ: такъ въ С.-Петербургѣ въ 1790 г. считалось не болѣе 80 крупныхъ русскихъ домовъ, тогда какъ иностранныхъ насчитывалось свыше 140 [2]).

Мѣры, принимавшіяся правительствомъ съ цѣлью поощренія русской морской торговли и предоставленія русскимъ торговцамъ преимуществъ надъ иноземцами, оказывались нерѣдко недостигающими цѣли. Иностранные промышленники записывались въ русское купечество и такимъ путемъ пріобрѣтали льготы, дарованныя русскимъ подданнымъ; если они затруднялись въ отысканіи нужнаго числа русскихъ матросовъ, они записывали иностранныхъ моряковъ въ петербургскій или иной «посадъ», и формальныя затрудненія этимъ устранялись [3]). Вѣроятно, такого рода фиктивное принятіе подданства лицами, не имѣвшими въ Россіи никакой осѣдлости, практиковалось довольно часто, потому что вскорѣ это обстоятельство обратило на себя вниманіе правительства. Въ указѣ Коммерцъ коллегіи, въ 1787 г., выражено было желаніе, чтобы принятіе иностранцами русскаго подданства «не одним именемъ, но самымъ дѣломъ происходило и не иной бы изъ иностранныхъ оными выгодами (т. е. пониженіемъ пошлинъ) пользовался, какъ только кто въ

---

[1]) *Hartwiss*, 50.

[2]) *Storch*, VIII, стр. 33.

[3]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 627, св. 37.

Россіи изъ нихъ прямо записался, промыселъ и торги имѣетъ и всѣ гражданскія тягости наравнѣ съ россійскими совершенно исправляетъ»[1]). Относительно черноморскихъ портовъ еще ранѣе, въ 1780 г., состоялось распоряженіе, чтобы право пользоваться льготами, установленными тарифомъ 1775 г., предоставлялось иностранцамъ «до тѣхъ только поръ, доколѣ они въ областяхъ нашихъ пребываніе имѣть будутъ, ибо инако употребленіе россійскаго торговаго флага имъ свойственно быть не можетъ»[2]). Но и эта мѣра оказалась недостаточною, и большинство судовъ, плававшихъ въ Черномъ морѣ подъ русскимъ флагомъ, въ дѣйствительности принадлежало иностранцамъ; изъ нѣсколькихъ десятковъ судовъ, приходившихъ въ Таганрогъ, дѣйствительно русскихъ насчитывалось не болѣе шести[3]). Въ 1792 г. выдача флаговъ на торговыя суда въ Черномъ морѣ предоставлена была Черноморскому Адмиралтейскому Правленію, причемъ подтверждено было, чтобы «флаги даваны были не иначе, какъ людямъ извѣстнымъ, или же имѣющимъ отъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ живутъ, надлежащія свидѣтельства или одобренія»; пользованіе флагомъ ограничено было 6-лѣтнимъ срокомъ[4]). Наконецъ, въ 1797 г. послѣдовало новое распоряженіе относительно черноморской торговли, съ цѣлью поощренія русскихъ торговцевъ и ограниченія правъ иноземцевъ. Торговое мореплаваніе въ Черномъ морѣ раздѣлено было на большое и малое. Первое обнимало Архипелагъ и все Среди-

---

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Д. Вн. Т. д. 5536, св. 461, листъ 616.
[2]) П. С. З. 15014.
[3]) *Storch*, VIII, стр. 288.
[4]) П. С. З. 17026.

земное море, второе же считалось только до Дарданелловъ. Большое плаваніе дозволено было единственно на купеческихъ корабляхъ, построенныхъ въ Россіи или купленныхъ у иностранцевъ русскими подданными, иностранцамъ же лишь въ томъ случаѣ, если они поселились въ Россіи и имѣютъ капиталъ соотвѣтствующій стоимости отправляемыхъ ими товаровъ; на судахъ большого плаванія шкиперъ и половина матросовъ должны были быть русскіе, если же шкиперъ былъ иностранецъ, то двѣ трети экипажа должны были принадлежать къ русскому подданству. Малое плаваніе предоставлено было какъ русскимъ, такъ и мѣстнымъ жителямъ изъ иноземцевъ безъ указанныхъ ограниченій относительно экипажа [1]). Въ томъ же году, какъ состоялся приведенный указъ, въ виду неоправдавшихся ожиданій правительства, отмѣнено было пониженіе пошлинъ, установленное въ пользу русскихъ торговцевъ. Вызвана была эта мѣра тѣмъ обстоятельствомъ, что льготами пользовались въ дѣйствительности также иностранцы, и русская морская торговля отъ нихъ выигрывала весьма мало. «Долговременные опыты открыли, говорится въ указѣ о введеніи новаго тарифа, — что уступка въ пошлинахъ не произвела чаемаго отъ того торговли нашей и купеческаго водоходства приращенія, но напротивъ служила только для поползновенныхъ къ неправедной корысти предлогомъ злоупотребленій вредныхъ интересамъ нашимъ и общей пользѣ» [2]). Спустя три года Коммерцъ коллегія высказалась по поводу этой мѣры, что «иностранныхъ кораблей подъ названіемъ россій-

[1]) П. С. З. 17939.
[2]) П. С. З. 18202.

скихъ умножилось,—и все сіе дѣлалось, единственно, чтобы воспользоваться пошлинною уступкою, что доказывается тѣмъ, что когда оная уничтожена, то и кораблей нашихъ примѣрнымъ образомъ уменьшилось» [1]).

Недостатокъ экипажа для торговыхъ судовъ и отсутствіе подготовленныхъ шкиперовъ и штурмановъ по прежнему представляли немаловажное затрудненіе для торговаго мореходства. Распоряженіе о посылкѣ на торговыя суда служителей отъ адмиралтейства, существовавшее еще со временъ Петра Великаго и вновь подтвержденное въ 1765 г., оказывалось недостаточнымъ, потому что морское вѣдомство не всегда располагало свободными людьми. Спустя три года послѣ изданія новаго адмиралтейскаго регламента, въ 1768 г.. Коммисія о коммерціи признала желательнымъ, чтобы отъ адмиралтейства дѣйствительно давались купечеству судовые служители. О томъ же заявили ходатайство представители петербургскихъ торговцевъ. когда они приглашены были въ Коммисію для выслушанія и обсужденія устава купеческаго водоходства [2]) Очевидно, морское вѣдомство не всегда сообразовалось съ интересами торговли и отпускало матросовъ для купечества только тогда, когда они не были нужны для службы на военныхъ судахъ. Къ тому же полученіе служителей отъ адмиралтейства не обходилось безъ затрудненій для торговцевъ, такъ какъ судохозяева принимали на себя отвѣтственность за исправное возвращеніе ихъ на родину и въ случаѣ оставленія ихъ за границею, хотя бы не по винѣ шкипера,

---

[1]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 211, св. 7.

[2]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о комерціи, д. 551, св. 32.

подвергались значительному штрафу. Мѣры, принятыя правительствомъ для подготовленія командировъ для торговыхъ судовъ, сопровождались весьма незначительными результатами. Водоходная школа въ С.-Петербургѣ существовала не болѣе десяти лѣтъ и затѣмъ была закрыта. Въ 1797 г. состоялось распоряженіе, чтобы въ школу учениковъ болѣе не принимать, а остальныхъ распредѣлить по способностямъ въ канцелярское званіе и учителя народныхъ школъ. Архангельское училище въ концѣ прошлаго столѣтія находилось въ печальномъ положеніи и едва ли могло служить для подготовки знающихъ судоводителей. По отзыву архангельскаго торговаго дома А. Попова и сыновей, относящемуся къ 1803 году, «изъ выпущенныхъ изъ архангельской школы большинство поступило въ приказные служители, а нынѣ (т. е. въ 1803 году) въ школѣ только 10 человѣкъ учится, и въ томъ числѣ семь самыхъ маленькихъ, а трое на выходѣ. Ежели особаго учрежденія и строгаго присмотра не будетъ, прибавлялось въ отзывѣ, — то сія школа весьма мало пользы приносить будетъ, и мы никогда природныхъ корабельщиковъ имѣть не будемъ, отъ коихъ много зависитъ заведеніе въ большемъ числѣ кораблей» [1]). Въ томъ же 1803 г. архангельская школа перешла въ вѣдомство приказа общественнаго призрѣнія и тотчасъ послѣ этого была упразднена, учитель уволенъ, а ученики распущены. Такая же судьба постигла и иркутскую навигацкую школу: въ 1799 г., по неимѣнію учителя, она присоединена была къ народному училищу [2]). При отсутствіи школъ не

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись II отд., д. № 752.
[2]) Арх. Д. Т. и М. то же дѣло.

могло получить примѣненія постановленіе устава купеческаго водоходства о томъ, чтобы судоводители подвергались испытаніямъ и снабжались аттестатами. Спустя тридцать лѣтъ послѣ изданія устава директоръ маяковъ Балтійскаго моря доносилъ департаменту мануфактуръ и внутренней торговли, что этихъ испытаній «никогда не существовало, да и быть не могло, потому что рѣдкіе изъ нихъ (судоводителей) знаютъ и грамотѣ» [1]).

Наряду съ недостаткомъ экипажа и опытныхъ шкиперовъ столь же стѣснительною для торговаго мореходства оказывалась неудовлетворительность постройки и оснастки купеческихъ судовъ. Они строились изъ сосноваго лѣса, безъ надлежащихъ скрѣпленій, въ прочности уступали иноземнымъ судамъ, получали низкій фрахтъ и дорого платили за страхованіе [2]). Несмотря на неоднократныя распоряженія, качества судовъ улучшались весьма медленно. Еще въ 1784 г. Коммисіи о коммерціи пришлось обсуждать вопросъ объ улучшеніи перевозныхъ судовъ, плававшихъ отъ С.-Петербурга до Кронштадта; при этомъ обнаружилось, что суда эти не умѣли лавировать и, выйдя на взморье, стояли иногда тамъ недѣли по три. [3]).

Наконецъ, нельзя не упомянуть, что ко всѣмъ указаннымъ неблагопріятнымъ условіямъ присоединялись многочисленныя мелкія затрудненія, стѣснительныя формальности и проволочки въ практикѣ административныхъ учрежденій, совершенно подрывавшія нерѣдко льготы, установленныя въ законѣ для поощре-

---

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись II отд., д. № 121, 1812 г.

[2]) *Storch. VIII*, стр. 269.

[3]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 609, св. 36.

нія судостроенія и торговаго мореплаванія. Эти затрудненія весьма ярко изображены въ наказѣ, данномъ Архангельскому купцу Свѣшникову, депутату отъ города Архангельска въ Коммисію для сочиненія проекта Новаго Уложенія. «Въ началѣ судовой промышленникъ, желающій построить новое судно,—говорится въ наказѣ— обязанъ исходатайствовать на чертежъ онаго отъ адмиралтейскихъ мастеровъ свидѣтельство, и достать отъ нихъ необходимо роспись: сколько строенію того судна лѣсовъ потребно, а потомъ достать изъ конторы надъ портомъ сообщеніе о требованіи отъ канцеляріи указу о позволеніи валдмейстерамъ тотъ лѣсъ вырубить, которымъ по ходатайству Губернская канцелярія и снабдѣваетъ. При семъ первомъ предпріятіи, приказный порядокъ неупустительно надлежитъ челобитчику исполнять слѣдующее: подачу чертежа для свидѣтельства въ контору надъ портомъ при доношеніи, оной опредѣленіе и указъ корабельному мастеру о свидѣтельствѣ и о росписи на лѣса, взносъ отъ него при рапортѣ росписи и чертежа обратно въ контору, оной опредѣленіе и сообщеніе о дачѣ позволенія просить о вырубкѣ лѣсовъ, и подача въ губернскую канцелярію доношенія съ нее на оное опредѣленіемъ и указомъ. Потомъ на построенное же судно обязанъ хозяинъ онаго неминуемо достать свидѣтельство отъ корабельныхъ вышеписанныхъ мастеровъ на корпусъ, что оный по чертежу и съ довольными укрѣпленіями построенъ, а отъ такелажмейстера, что оно оснащено исправно, сосканіе сихъ свидѣтельствъ не иначе бываетъ, какъ по вышеписанному жъ чрезъ контору надъ портомъ приказному обряду и слѣдовательно съ доношеніями и повлаченіями. Потомъ,

*

доставъ оное свидѣтельство, должно объявить въ Магистратѣ, для полученія свидѣтельствованнаго письма, что дается не безъ приказныхъ же, хотя и меньшихъ обрядовъ. Таковымъ порядкомъ постройка новаго судна по приказнымъ мѣстамъ повлеченіе имѣетъ, а все дѣло производится на гербовой бумагѣ съ платежемъ пошлинъ за подачу доношеній, и совершается явкою магистратскаго засвидѣтельствованнаго письма въ канцеляріи, въ таможнѣ и въ Конторѣ надъ портомъ. Новопостроенное судно, когда вознамѣрено будетъ употребить въ дѣло, т. е. для перевозки купеческихъ тяжестей отъ здѣшняго въ Кольскій и Онежскій порты, или на взморье на догрузку отходящихъ за море кораблей, тогда первое дѣло, надлежитъ достать отъ Губернской Канцеляріи позволительный о пропускѣ мимо заставы указъ на одинъ путь, или на все лѣто, который потому каждый годъ достается; въ немъ прописывается, чтобъ судно и на немъ кормщика и работныхъ людей, по имѣющимся у нихъ паспортамъ, явленнымъ въ полиціи, мимо Новодвинскую крѣпость съ надлежащимъ освидѣтельствованіемъ пропускать въ одно Березовское устье, а въ прочія устья пропускать и хозяину входить и выходить воспрещается. Сверхъ того прописывается запрещеніе, чтобы работники никакихъ заповѣдныхъ товаровъ, корчемныхъ питей и невѣдомо какихъ французскихъ порошковъ називаемыхъ діесъ-пудресъ не возили, и въ Финмаркскія воды и городы отнюдь бы не ѣздили подъ штрафомъ. Оный указъ въ Конторѣ надъ портомъ и въ таможнѣ надлежитъ явить, потомъ подать въ таможню объявленіе, и отъ оной при опредѣленномъ цѣловальникѣ грузить, а по нагрузкѣ взять пропускъ. Нагрузя и

выступя въ путь, во первыхъ должно явиться въ Конторѣ надъ портомъ, подать доношеніе о пропускѣ мимо поставленной на пути брантвахты и потомъ исходатайствовать паспортъ. Оный по близости на первой брантвахтѣ, невынимая якоря, объявляется; и такъ оттуда судовой вояжъ свободенъ отъ остановки на десять верстъ, гдѣ лежитъ Новодвинская застава, у которой остановясь, должно объявить таможенный пропускъ. Окончивъ тутъ дѣло, надлежитъ подвинуться въ пути съ версту и остановиться противъ Новодвинской крѣпости и дожидаться, ежели ночью случится, утра, для объявленія канцелярскаго указа о свободѣ въ проѣздѣ, а затѣмъ, опять поднявъ якорь, слѣдовать къ адмиралтейской на выходѣ въ море лежащей брантвахты, при которой, бросясь якорь, объявить паспортъ, данный отъ Конторы надъ портомъ. По окончанія сего и затѣмъ, что уже рѣка кончится, и не осталось болѣе заставы, свободный остается выходъ въ море...» [1])

[1]) Извл. изъ Арх. бывш. II Отд. Канцеляріи Е. И. В. въ «Очеркѣ» *Огородникова*, стр. 220.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Торговое мореходство въ первой половинѣ текущаго столѣтія. — Ходатайства купечества и положеніе Коммерцъ-коллегіи 1800 г. — Дальнѣйшія мѣры относительно судостроенія. — Судостроительное училище при С.-Петербургской Городской верфи. — Недостатокъ экипажа. Подготовленіе судоводителей. Проектъ капитана Спафарьева. - Судьба навигаціонныхъ премій по Положенію 1800 г. — Учрежденіе Комитета 1827 г. для выработки мѣръ къ развитію мореходства. - Дополнительное постановленіе о торговомъ судостроеніи и мореплаваніи 1830 г. — Купеческая верфь въ Херсонѣ. — Ссуды на судостроеніе. — Положеніе судостроительнаго дѣла въ 40-хъ и 50-хъ годахъ. — Образованіе матросскихъ цеховъ и вопросъ объ организаціи экипажа. — Ограниченіе числа иностранныхъ матросовъ. — Училища торговаго мореплаванія въ С.-Петербургѣ и Херсонѣ. — Шкиперскіе курсы. — Рижская и Либавская навигаціонныя школы. — Недостатки этихъ учебныхъ заведеній. — Объявленіе каботажнаго плаванія привилегіею русскаго флага. — Правила о выдачѣ патентовъ на поднятіе флага. — Проектъ В. А. Попова о поощрительныхъ мѣрахъ. — Позднѣйшія узаконенія о мореходствѣ. — Обороты морской торговли. — Приходъ судовъ въ важнѣйшіе порты. — Развитіе торговли Одессы и другихъ южныхъ портовъ. — Предпріятія по морскому страхованію. - Устройство срочныхъ сообщеній на Балтійскомъ, Черномъ и Каспійскомъ моряхъ. — Компаніи для морской торговли. — Россійско - Американская компанія — Участіе русскаго флага въ движеніи судоходства. — Слабые успѣхи активной морской торговли.

Описанное выше состояніе торговаго мореходства въ концѣ прошлаго столѣтія показывало, что мѣры, принятыя до того времени для развитія купеческаго мореплаванія, были недостаточны. Вопросъ о поощреніи русской морской торговли продолжалъ привлекать къ себѣ вниманіе правительства; конкуренція иностранныхъ предпринимателей и затрудненія, встрѣчав-

шіяся при непосредственныхъ торговыхъ сношеніяхъ съ иноземными государствами, по прежнему вызывали жалобы и ходатайства со стороны русскаго купечества.

Обращаясь къ обозрѣнію дальнѣйшихъ мѣропріятій правительства, относящихся къ первой половинѣ текущаго столѣтія, надлежитъ, прежде всего, остановиться на Высочайше утвержденномъ мнѣніи общаго собранія Коммерцъ-коллегіи, послѣдовавшемъ въ 1800 году вслѣдствіе ходатайства купечества [1]).

Какъ упомянуто было въ предыдущей главѣ, указомъ 1797 г. отмѣнены были льготы въ пользу русскаго флага, заключавшіяся въ понижении пошлинъ на товары, отпускаемые и привозимые на русскихъ судахъ. Мѣра эта вызвана была злоупотребленіями иностранныхъ фирмъ, торговавшихъ въ Россіи, которыя записывались въ русское купечество и тѣмъ подрывали выгоды коренныхъ русскихъ торговцевъ. При такомъ положеніи интересы, собственно, русской морской торговли мало выигрывали отъ покровительства, установленнаго тарифомъ 1782 года. Тѣмъ не менѣе, съ изданіемъ упомянутаго указа, положеніе русскихъ торговцевъ, отправлявшихъ товары за море, не могло не ухудшиться, потому что и въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ они получали нѣкоторую выгоду отъ пониженія пошлинъ, они лишились возможности конкурировать съ иностранцами. Спустя три года послѣ отмѣны тарифныхъ льготъ купечество представило ходатайство объ огражденіи русской морской торговли отъ соперничества иноземныхъ торговыхъ фирмъ и о принятіи новыхъ мѣръ для поощренія отечественнаго

[1]) П. С. З. 19624—«Мнѣніе общаго собранія Коммерцъ-коллегіи на положеніе купечества о распространеніи кораблестроенія и мореплаванія».

мореплаванія. Предположенія, заявленныя въ ходатайствѣ купечества, касались различныхъ вопросовъ, связанныхъ съ торговымъ мореходствомъ, и большая часть изъ нихъ признана была со стороны правительства заслуживающею уваженія.

Въ отношеніи судостроенія купечествомъ указано было на стѣснительность правилъ дѣйствовавшаго въ то время городоваго положенія, по которому постройка судовъ дозволена была только гильдейскому купечеству, причемъ установлены были различія между гильдіями и отдѣльными городами. Согласно ходатайству, Коммерцъ-коллегія признала возможнымъ право сооруженія судовъ распространить, безъ различія, на дворянъ, всѣхъ купцовъ и посадскихъ. При этомъ попенныя пошлины, взимавшіяся за отводъ казенныхъ лѣсныхъ участковъ, замѣнены были умѣренною пофутовою платою, смотря по длинѣ киля. За постройку изъ казеннаго лѣса судна длиною до 40 фут. назначена была плата по 50 к. съ фута; при длинѣ до 50 ф. взималось по 1 рублю, до 60 ф. по 2 руб., до 70 ф. по 3 руб., до 80 ф. по 4 руб., до 90 ф. по 6 руб., до 100 ф. по 10 руб., а свыше 100 ф. по 15 руб. за каждый футъ длины. Сборъ, установленный по такой таксѣ, былъ значительно ниже существовавшей ранѣе пошлины, и хотя онъ впослѣдствіи, въ 1806 г., былъ увеличенъ, тѣмъ не менѣе составлялъ только $^2/_3$ попенной платы [1]).

Въ виду затрудненій при постройкѣ судовъ купечество просило, чтобы «доколѣ изъ учреждаемыхъ школъ не произойдутъ знающіе кораблестроеніе мастера, снабдить таковыми отъ адмиралтейства въ тѣ

[1]) П. С. З. 21996. В. П. С. З. 2068.

мѣста, гдѣ наиболѣе мореходныя суда строятся». Коммерцъ-коллегія признала достаточнымъ на первый годъ послать одного мастера съ тѣмъ, чтобы ему оказывали содѣйствіе по надзору за судостроеніемъ имѣвшіеся въ нѣкоторыхъ уѣздахъ ранѣе опредѣленные туда мастера. Затѣмъ, такъ какъ конструкція судовъ того времени была неудовлетворительна, то купечествомъ выражено было пожеланіе, чтобы вопросъ этотъ подвергся немедленному разсмотрѣнію Коммерцъ-коллегіи, чтобы велѣно было строить суда выгоднѣйшія, прочнѣйшія и удобнѣйшія по апробованнымъ сею чертежамъ, запретя, въ извѣстное время, строеніе нынѣ употребляемыхъ безпрочныхъ». При разсмотрѣніи этого вопроса обнаружилось, что утвержденіе чертежей для Коммерцъ-коллегіи было бы затруднительно, такъ какъ имѣвшійся при ней морской и судоходный департаментъ состоялъ только изъ одного члена и мастера. Поэтому положено было, чтобы чертежи доставлялись въ коллегію изъ адмиралтейства и затѣмъ выдавались въ пользованіе промышленникамъ, желающимъ строить корабли. Послѣднее ходатайство купечества, относящееся къ судостроенію, касалось отмѣны ежегоднаго свидѣтельствованія судовъ при Городской верфи; взамѣнъ того разрѣшено было свидѣтельствовать суда черезъ каждыя шесть лѣтъ.

Что касается экипажа на торговыхъ судахъ, то по ходатайству купечества отмѣнено было стѣснительное требованіе отъ судохозяина залога или поручительства въ исправномъ возвращеніи на родину шкиперовъ, штурмановъ и матросовъ, и разрѣшено было пропускать ихъ заграницу, безъ задержанія, по выданнымъ отъ начальства паспортамъ. Затѣмъ вновь

подтверждено было прежнее распоряженіе о томъ, чтобы отъ адмиралтейства отпускались, по требованію купечества, матросы на торговыя суда, а равно отставные офицеры и даже состоящіе во флотѣ на должности штурмановъ и шкиперовъ.

Наиболѣе важное значеніе имѣли ходатайства, возбужденныя купечествомъ относительно поощренія дальняго плаванія русскихъ судовъ и активной морской торговли. Въ виду того, что лѣсъ составлялъ наиболѣе значительную статью отпускной торговли, купечество просило, чтобы вывозъ его разрѣшенъ былъ исключительно на русскихъ судахъ, но Коммерцъ-коллегія нашла, что такое разрѣшеніе противорѣчило бы заключеннымъ съ иностранными державами торговымъ трактатамъ и высказалась противъ положенія купечества. Въ другомъ ходатайствѣ выражено было требованіе, чтобы вновь понижены были пошлины въ размѣрѣ одной четверти для товаровъ, вывозимыхъ россійскими купцами на русскихъ судахъ, и на одну восьмую долю противъ тарифа на иностранные товары, привозимые въ Россію. Коммерцъ-коллегія по поводу этого ходатайства нашла, что уступка въ пошлинахъ представляла бы собою нарушеніе трактатовъ, въ силу которыхъ иностранныя державы могли требовать предоставленія имъ тѣхъ же льготъ, какія установлены были бы въ пользу россійскаго купечества. Но въ то же время коллегія признала возможнымъ, чтобы, вмѣсто пониженія пошлинъ, русскимъ судамъ, за плаваніе заграницу и обратно, выдавались преміи. При этомъ по произведенному разсчету оказалось, что за трехлѣтіе 1795—1797 гг. уступка въ пошлинахъ составляла сумму въ 313,330 р. 59 к., которая не была взыскана

съ русскихъ судовъ, имѣвшихъ общую вмѣстимость въ 19.746 ластовъ; такимъ образомъ уступка въ пользу промышленника составляла на каждый ластъ 15 р. 86 к. Соотвѣтственно такому разсчету положено было установить премiи за приходъ и отходъ русскихъ судовъ съ товарами, причемъ для судовъ, плававшихъ въ предѣлахъ Балтiйскаго моря, назначена была премiя въ 7 р. съ ласта, для судовъ, ходившихъ далѣе Зунда—15 р., въ Средиземное море 20 р. и для плававшихъ въ Черномъ морѣ 15 р.; премiи были назначены на восьми-лѣтнiй срокъ для судовъ, построенныхъ въ теченiе ближайшихъ четырехъ лѣтъ по изданiи закона.

По поводу приведенныхъ постановленiй нельзя не замѣтить, что они едва-ли могли оказать существенное влiянiе на успѣхи мореходнаго промысла. Одни изъ положенiй купечества, утвержденныя Коммерцъ-коллегiею, представляли собою повторенiе ранѣе изданныхъ распоряженiй, которыя на практикѣ мало исполнялись. Таковы были, напр., положенiя о постройкѣ судовъ новой конструкцiи по одобреннымъ чертежамъ и о командированiи на купеческiя суда матросовъ отъ адмиралтейства. Другiя же мѣры, предположенныя купечествомъ, хотя и заключали нѣкоторыя льготы для промышленниковъ, однако не устраняли существовавшихъ въ то время препятствiй для развитiя судостроенiя и морской торговли. Уже вскорѣ послѣ изданiя упомянутыхъ постановленiй обнаружилось, что требованiе относительно постройки судовъ по чертежамъ сопряжено въ дѣйствительности съ немаловажными затрудненiями. Въ 1803 году Архангельскiй губернаторъ доносилъ, между прочимъ, что

«постройка судовъ въ Архангельской губерніи производилась прежде безпрепятственно: нынѣ безъ чертежей, корабельнаго мастера, равно и безъ позволенія оберъ-форстмейстера запрещена; по чертежамъ же симъ строеніе судовъ неудобно, ибо чертежи несообразны съ мелководьемъ рѣкъ; да и полученіе чертежей, прошенія о свидѣтельствѣ судовъ и вырубкѣ лѣса весьма затруднительны и принуждаютъ терять много времени по-напрасну. Нѣтъ сомнѣнія, прибавлялъ губернаторъ, что повелѣніе о сочиненіи чертежей для прочнаго построенія судовъ имѣло весьма полезную цѣль; но когда они еще не введены, и когда крестьяне, хотя бы и получили оные, не имѣютъ объ нихъ понятія и, не будучи научены, не могутъ разбирать ихъ, несправедливо бы было отнимать у нихъ волю строить суда по старому своему обыкновенію» [1]).

Само собою разумѣется, что необходимость обращаться за чертежами въ центральное учрежденіе, при отдаленности многихъ мѣстъ отъ С.-Петербурга, не говоря уже о неудовлетворительности самыхъ чертежей, не могла не тормазить постройки судовъ. Для сокращенія переписки относительно одобренія чертежей вынуждены были въ 1803 году строеніе купеческихъ судовъ на Черномъ морѣ передать въ вѣдѣніе конторы командира Черноморскаго флота [2]). Самое составленіе чертежей въ адмиралтействѣ и Коммерцъ-коллегіи не обходилось безъ затрудненій. Позднѣе Таганрогскій градоначальникъ просилъ о присылкѣ чертежей и ему доставили изъ департамента мануфактуръ «одинъ экземпляръ, скопирован-

---

[1]) П. С. З. 20107.
[2]) П. С. З. 20820.

ный съ голландскихъ судовъ, употребляемыхъ на Зюй-деръ-зее»; чертежи были переданы на разсмотрѣніе начальнику Черноморскаго флота и найдены имъ «фасона старшинаго»; поэтому потребовалась вновь продолжительная переписка съ департаментомъ о составленіи новыхъ, болѣе пригодныхъ чертежей [1]).

Несмотря однако на указанныя затрудненія, удешевленіе платы за отпускъ казеннаго лѣса вызвало нѣкоторое оживленіе въ судостроительной дѣятельности. Вскорѣ послѣ изданія правилъ 1800 года въ Коммерцъ-коллегію поступило до десяти прошеній объ устройствѣ частныхъ верфей и отводѣ для постройки судовъ лѣсныхъ участковъ, преимущественно въ Олонецкомъ уѣздѣ, Новгородской губерніи [2]). Но приведенная выше такса за отпускъ казеннаго лѣса вскорѣ признана была убыточною для казны, и въ 1806 году назначена была болѣе высокая плата, именно по 7 р. за каждый футъ для всякихъ судовъ, имѣющихъ длину до 80 футовъ, и по 18 р. 50 к. съ фута, если суда были больше означеннаго размѣра. Впрочемъ, впослѣдствіи, въ 1810 году, вновь допущено было нѣкоторое уменьшеніе платы для Архангельской и Вологодской губерній, а въ 1820 году жителямъ Колы, Кеми и Сумскаго посада разрѣшено было строить суда для рыбной ловли и морскихъ промысловъ безъ уплаты футовой пошлины [3]). Изъ другихъ распоряженій, относящихся къ судостроенію и представлявшихъ дальнѣйшее развитіе положенія 1800 года, заслуживаетъ вниманія указъ 1806 года, по которому крестьянамъ,

[1]) Арх. Д. М. и Т. Опись 2 отд., д. № 439, 1820 г.
[2]) Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 230, св. 6, эксп. 3.
[3]) П. С. З. 28386, В. П. С. З. 2068.

наравнѣ съ дворянами, купцами и посадскими разрѣшено было производить постройку и продажу купеческихъ судовъ [1]). Для поощренія судостроительной дѣятельности на Черномъ морѣ въ 1805 г. состоялось распоряженіе объ отпускѣ приказу общественнаго призрѣнія въ Херсонѣ 100,000 р. съ цѣлью выдачи ссудъ судостроителямъ подъ залогъ недвижимаго имущества или подъ поручительство [2]). Для Азовскаго моря назначенъ былъ въ 1809 г. съ тою же цѣлью особый вспомогательный капиталъ въ 30,000 р., причемъ разрѣшено было выдавать ссуды въ размѣрѣ до 1,000 р. срокомъ на 5 лѣтъ на постройку подвозныхъ лодокъ и мелкихъ каботажныхъ судовъ; впослѣдствіи размѣръ ссуды увеличенъ былъ до 4,000 р. [3]).

Несмотря на эти облегченія, судостроительная дѣятельность развивалась медленно, такъ какъ кромѣ капиталовъ для постройки судовъ требовалась техническая опытность, которою тогдашніе судостроители обладали лишь въ слабой степени. Немногіе мастера, умѣвшіе строить суда, находились на службѣ адмиралтейства, и когда въ 1800 г. купечество ходатайствовало объ отпускѣ ихъ для коммерческаго судостроенія, то адмиралъ графъ Кушелевъ заявилъ, что адмиралтейство «не можетъ ихъ удѣлить большое количество и со исключеніемъ изъ своего вѣдомства, поелику ихъ недостаточно для казенныхъ строеній». Но и эти мастера не всегда были удовлетворительны, и если принять во вниманіе отсутствіе надлежащихъ инструментовъ и отсталость техники, то неудивительно, что

---

[1]) П. С. З. 22315.
[2]) П. С. З. 21908.
[3]) В. П. С. З. 10423.

русскія верфи съ трудомъ могли конкурировать съ иностранными. Въ этомъ отношеніи заслуживаетъ вниманія слѣдующее сравненіе между Россіею и Англіею, сдѣланное комитетомъ объ устройствѣ кораблестроительной части, учрежденнымъ при адмиралтействѣ въ 1804 г. «За 40 лѣтъ съ 1762 г. — говорится въ положеніи комитета — построено при здѣшнемъ адмиралтействѣ восемь стопушечныхъ, 18 — 74-пушечныхъ, девять — 64-пушечныхъ и 51 меньшихъ парусныхъ судовъ, причемъ только за одну работу уплачено было 4.361,945 р. Въ Англіи, гдѣ трудъ дороже, постройка обошлась бы въ 3.294,547 р. или на 1.067,397 р. дешевле. Тамъ 74-пушечный корабль полтораста человѣкъ въ годъ выстроятъ, а у насъ его шестьсотъ человѣкъ въ два года не кончатъ, при томъ едва шесть лѣтъ безъ починокъ остаться можетъ» [1]).

Для устраненія недостатка въ мастерахъ для постройки судовъ въ 1808 году учреждено было въ С.-Петербургѣ при Городской верфи судостроительное училище. Еще по первоначальному штату верфи 1784 г. при ней полагалось имѣть шесть корабельныхъ учениковъ, но обученіе ихъ не было прочно поставлено, и въ 1800 г. купечество указывало на необходимость устройства школъ, изъ коихъ могли бы выходить «знающіе корабелестроеніе мастера». Спустя восемь лѣтъ, благодаря участію члена Коммерцъ-коллегіи Д. А. Мосальскаго, который имѣлъ наблюденіе за дѣятельностью Городской верфи, учреждено было для упомянутыхъ учениковъ небольшое судостроительное училище, но съ тѣмъ, чтобы и купеческія дѣти «могли почерпать

[1]) П. С. З. 21283.

въ немъ нужныя для себя науки». Кромѣ шести казенныхъ пансіонеровъ въ школѣ открыто было до 20 вакансій для пріема купеческихъ дѣтей, съ платою по 100 р. въ годъ. На содержаніе школы отпускалось первоначально 2,911 р. ежегодно. Программа преподаванія намѣчена была довольно обширная; въ курсъ училища входили слѣдующіе предметы: ариѳметика, геометрія, тригонометрія и «прочія науки, принадлежащія до строенія и мореплаванія военныхъ и коммерческихъ кораблей», затѣмъ языки французскій и англійскій, гражданская архитектура, рисованіе, право и чистописаніе [1]). Очевидно, что средства, отпускавшіяся на содержаніе училища, далеко не соотвѣтствовали широкой постановкѣ преподаванія, какую предполагалось дать этому новому учебному заведенію. Въ дѣйствительности, дѣятельность школы была весьма ограниченною и, по недостатку средствъ, она постепенно приходила въ упадокъ. Впослѣдствіи, въ 1827 г., по свѣдѣніямъ, собраннымъ департаментомъ мануфактуръ, оказалось, что училище «не получило надлежащаго образованія, не имѣетъ опредѣлительнаго постановленія, штатныхъ учениковъ только шесть, которые, по давнему непроизводству въ верфи судостроенія, остаются безъ практики» [2]).

Мѣры относительно экипажа для купеческихъ судовъ, утвержденныя Коммерцъ-коллегіею въ 1800 году, также не сопровождались сколько нибудь значительными практическими результатами. Въ 1802 г., спустя два года послѣ изданія упомянутыхъ постановленій, вновь состоялся указъ о томъ, чтобы на торговыя

[1]) Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 367, св. 14, экспед. 3.
[2]) Арх. Д. Т. и М., опись 2 отд., д. 752.

суда, по требованію купечества, давались отъ адмиралтейства матросы и унтеръ офицеры, съ тѣмъ, чтобы хозяева платили имъ жалованье и выдавали довольствіе, а за носку казеннаго мундира вносили въ казну по два рубля въ мѣсяцъ съ каждаго человѣка; тогда же дозволено было увольнять на купеческія суда флотскихъ офицеровъ и штурмановъ, съ производствомъ имъ половиннаго содержанія отъ казны [1]). Но въ дѣйствительности морское вѣдомство не располагало свободными людьми для командированія матросовъ на купеческія суда, а съ 1805 г., въ виду измѣнившихся политическихъ обстоятельствъ, вызывавшихъ необходимость въ комплектованіи флота и сооруженіи новыхъ судовъ, отпускъ военныхъ моряковъ на торговыя суда вовсе былъ прекращенъ [2]). Впослѣдствіи адмиралтейство отказывало въ матросахъ даже для казенныхъ пакетботовъ, и въ 1813 г. Ѳеодосійскому градоначальнику лишь съ трудомъ разрѣшили взять изъ Черноморскаго адмиралтейства нѣсколько человѣкъ экипажа для казенныхъ судовъ, поддерживавшихъ сообщенія между черноморскими портами [3]).

При отсутствіи достаточнаго числа русскихъ матросовъ судопромышленники вынуждены были нанимать на суда экипажъ изъ иностранцевъ, и ограниченія, существовавшія въ этомъ отношеніи, на практикѣ мало соблюдались. Въ 1809 г. разрѣшено было имѣть на судахъ больше половины матросовъ изъ иностранныхъ подданныхъ [4]). Въ 1813 г. Архангельскіе купцы вновь

---

[1]) П. С. З. 20225.

[2]) Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Д. Вн. Т., д. 385, по каталогу № 4512.

[3]) Арх. Д. Т. и М., опись 2 отд., д. 130.

[4]) П. С. З. 23976.

просили о разрѣшеніи нанимать экипажъ изъ иноземцевъ, указывая, что русскихъ охотниковъ наниматься весьма мало. Въ слѣдующемъ году о томъ же возбуждено было ходатайство С.-Петербургскимъ купечествомъ; что касается южныхъ портовъ, то еще ранѣе въ 1806 г. разрѣшено было судамъ, имѣющимъ патенты на малое плаваніе, нанимать иностранныхъ матросовъ безъ ограниченія числа. Съ другой стороны, шкиперскій цехъ, существовавшій въ С.-Петербургѣ, обратился въ 1814 г. къ министру финансовъ съ жалобою на конкуренцію иноземцевъ, которые нанимаются на суда предпочтительно передъ русскими матросами. Упомянутое ходатайство Петербургскаго купечества, представленное въ Комитетъ министровъ, не было уважено, а относительно Архангельска въ 1820 г. состоялось распоряженіе, чтобы въ мѣстномъ портѣ не задерживались суда, не имѣющія положеннаго числа русскихъ матросовъ [1]).

Не меньше затрудненій для торговаго мореплаванія представляло отсутствіе знающихъ шкиперовъ и штурмановъ, которымъ можно было бы безъ риска довѣрить управленіе судами. Мѣры, принимавшіяся въ прошломъ столѣтіи для подготовленія образованныхъ судоводителей, не принесли ожидаемой пользы. Постановленія Коммерцъ-коллегіи, послѣдовавшія въ 1800 г. по ходатайству купечества, не заключали въ этомъ отношеніи ничего новаго. Распоряженіе объ отпускѣ штурмановъ отъ адмиралтейства на самомъ дѣлѣ не было исполнено, и вопросъ о судоводителяхъ для купеческихъ судовъ оставался неразрѣшеннымъ. Въ 1803 г. Астраханскій

---

[1]) Арх. Д. Т. Сб. дѣла Д. Вн. Т. по каталогу №№ 4540, 4541, 4546 П. С. З. 28187.

военный губернаторъ доносилъ, что «частыя кораблекрушенія на Каспійскомъ морѣ происходятъ отъ незнанія лоцмановъ, на судахъ употребляемыхъ», и что «въ отвращеніе бѣдствій, для торговли разорительныхъ, необходимо, чтобы купеческія суда снабжались учеными штурманами изъ Астраханскаго порта, и чтобы въ морскомъ кадетскомъ корпусѣ содержалось нѣсколько штурманскихъ учениковъ—отчасти на средства Астраханскаго купечества» [1]. Мысль о помѣщеніи пансіонеровъ въ существовавшія въ то время военныя штурманскія училища приведена была въ исполненіе въ слѣдующемъ году, когда состоялось распоряженіе о принятіи въ Кронштадтское училище двадцати воспитанниковъ всякаго званія, кромѣ помѣщичьихъ крестьянъ; они обучались на казенный счетъ съ обязательствомъ служить по окончаніи на торговыхъ судахъ, въ чемъ отбиралась подписка у ихъ родственниковъ [2]. Въ 1806 г. Таганрогскимъ градоначальникомъ возбуждено было ходатайство объ открытіи на югѣ лоцманскаго училища для подготовленія шкиперовъ, но вмѣсто училища разрѣшено было, по примѣру Кронштадта, опредѣлить до двѣнадцати пансіонеровъ въ Николаевскіе штурманскіе классы [3]. Въ дѣйствительности, пріемъ пансіонеровъ въ Николаевское училище произведенъ былъ только въ 1813 году [4], ибо до того времени не являлось желающихъ.

Для подготовленія необходимаго числа судоводителей для купеческихъ кораблей, указанныя мѣры были не-

[1]) П. С. З. 20615 а.

[2]) П. С. З. 21532, 28004; Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 300, св. 11, эксп. 3.

[3]) П. С. З. 22212.

[4]) Арх. Д. Т. и М. опись 2 Отд., д. 731.

достаточны, тѣмъ болѣе, что водоходныя школы, учрежденныя въ нѣкоторыхъ городахъ, или были закрыты, или находились въ упадкѣ. Въ С.-Петербургской мореплавательной школѣ, открытой вновь въ 1808 году вмѣстѣ съ судостроительнымъ училищемъ, шкиперская и штурманская часть были поставлены такъ же мало удовлетворительно, какъ и занятія по корабельному строенію, и въ двадцатыхъ годахъ школа почти прекратила свое существованіе. Кромѣ С.-Петербурга навигаціонное училище существовало только въ Ригѣ, гдѣ оно преобразовано было въ 1805 г. изъ нормальной школы, открытой въ 1788 году, но дѣятельность этого училища была непродолжительна; спустя десять или пятнадцать лѣтъ оно было вновь обращено въ уѣздное училище, а въ 1828 году совсѣмъ закрылось [1]). Такимъ образомъ, командиры купеческихъ судовъ преимущественно набирались изъ практиковъ, на опытѣ пріобрѣтавшихъ нѣкоторыя познанія по морской части. Вопросъ объ улучшеніи состава шкиперовъ возбужденъ былъ въ 1812 г. директоромъ маяковъ Балтійскаго моря, капитаномъ Спафарьевымъ. Въ запискѣ, представленной въ департаментъ мануфактуръ, онъ указывалъ, что частыя кораблекрушенія происходятъ отъ незнанія шкиперами морскихъ правилъ, что требованіе закона объ испытаніяхъ судоводителей въ умѣніи править судами въ дѣйствительности не соблюдается, и что со стороны таможенъ не существуетъ никакого надзора за безопасностью плаванія на морѣ. Для увеличенія числа знающихъ судоводителей капитанъ Спафарьевъ предлагалъ установить болѣе строгое

---

[1]) Арх. Д. Т. и М. опись 2 Отд., д. 752.

наблюденіе за примѣненіемъ правилъ объ испытаніяхъ, даровать нѣкоторыя льготы лицамъ, удостоеннымъ званія шкипера или штурмана, между прочимъ, освобождать ихъ отъ рекрутской повинности; вмѣстѣ съ тѣмъ авторъ записки высказалъ мысль, что для образованія сословія мореходцевъ было бы полезно выработать положеніе о матросскихъ цехахъ, которые могли бы быть заведены въ приморскихъ городахъ. Для надзора за безопасностью плаванія капитанъ Спафарьевъ рекомендовалъ устройство особой инспекціи, независимой отъ таможенныхъ учрежденій.

Указанныя предположенія не встрѣтили сочувствія въ департаментѣ мануфактуръ и внутренней торговли. При разсмотрѣніи ихъ, департаментъ остановился на нѣкоторыхъ общихъ соображеніяхъ; онъ находилъ, что «всякое новое постановленіе требуетъ строжайшей осмотрительности, дабы въ способѣ исполненія его не могли случиться какія либо неудобства, могущія болѣе нанести вреда, нежели пользы; принявъ сіе главнѣйшимъ правиломъ, нельзя согласиться, по мнѣнію департамента, чтобы принужденіемъ можно было достигнуть цѣли усовершенствованія купеческаго мореплаванія, гдѣ отнятіе воли судохозяевъ можетъ отвратить ихъ совершенно отъ сего полезнаго занятія». Обращаясь къ вопросу объ испытаніяхъ судоводителей, департаментъ полагалъ, что «если постановленіе закона доселѣ отчасти послаблено было, то сіе происходило во-первыхъ потому, дабы слишкомъ скорымъ исполненіемъ онаго не остановить и самаго плаванія, которое люди и съ однимъ навыкомъ столь же хорошо совершаютъ, какъ и ученые шкиперы, съ которыми также иногда несчастія случаются, во-вторыхъ потому,

что по упраздненіи водоходнаго училища не было мѣста для произведенія экзаменовъ». Предположенія капитана Спафарьева подверглись также обсужденію въ Совѣтѣ мануфактуръ и внутренней торговли, который призналъ ихъ заслуживающими вниманія, и затѣмъ въ 1817 году внесены были на разсмотрѣніе въ законодательномъ порядкѣ, но Государственный Совѣтъ нашелъ, что осуществленіе ихъ потребовало бы новыхъ отъ казны расходовъ, которыхъ, при тогдашнемъ состояніи государственнаго казначейства приходилось «всемѣрно избѣгать», а съ другой стороны, «льготы, предположенныя для судоводителей, также не могли быть одобрены, ибо онѣ дѣлали рекрутскую повинность тягостнѣе для людей того состоянія, изъ коего выходили бы шкипера и штурмана» [1]). Такимъ образомъ, вопросъ объ улучшеніи состава судоводителей оставленъ былъ въ прежнемъ положеніи и вновь возбужденъ былъ только въ 1827 г. По собраннымъ тогда свѣдѣніямъ оказалось, что какъ въ сѣверныхъ, такъ и въ южныхъ портахъ купечествомъ испытывалась нужда въ знающихъ шкиперахъ. Одесскій градоначальникъ доносилъ, что «изъ штурманскаго училища въ Николаевѣ воспитанниковъ на торговые суда не берутъ, а больше все изъ иностранцевъ, въ мореплаваніи навыкшихъ». Астраханскій губернаторъ также сообщалъ о затрудненіяхъ при наймѣ лоцмановъ: «нѣтъ другихъ, писалъ онъ, кромѣ безграмотныхъ мужиковъ, едва имѣющихъ понятіе о компасѣ и по самому поведенію своему не заслуживающихъ ни малѣйшаго довѣрія, коихъ достоинство состоитъ

[1]) Арх. Департ. Торг. и Мануфакт. Опись 2 Отд., д. 121.

только въ томъ, что они хаживали уже по морю и были въ персидскихъ портахъ. Матросы. въ матросскую должность нанимающіеся, по отзыву губернатора, того еще хуже: это вообще самый распутный и негодный классъ людей, отъ пьянства промотавшійся и отъ долговъ ищущій убѣжища» [1]).

Очевидно, что такое состояніе экипажа торговыхъ судовъ настоятельно требовало улучшенія и вызывало необходимость въ новыхъ мѣрахъ со стороны правительства. Предварительно разсмотрѣнія дальнѣйшихъ мѣропріятій по сему предмету надлежитъ упомянуть еще о судьбѣ поощрительныхъ премій, назначенныхъ въ 1800 году, по ходатайству купечества, за заграничное плаваніе русскихъ судовъ. Въ дополненіе къ первоначальному постановленію въ 1802 г. состоялось распоряженіе, чтобы преміи выдавались не только судамъ, приходившимъ съ товарами, но и за рейсы, совершаемые съ балластомъ [2]). Затѣмъ въ 1805 г. преміи велѣно было продолжить на четыре года, причемъ онѣ выдавались въ половинномъ противъ прежняго размѣрѣ судамъ, построеннымъ въ Россіи въ 1805, 1806 и 1807 гг.; лишь для Архангельска и другихъ сѣверныхъ портовъ, въ виду ихъ отдаленности, оставлены были преміи въ первоначальномъ размѣрѣ [3]). Въ дѣйствительности, преміи продолжали выдаваться до 1815 года, и за время ихъ существованія. начиная отъ 1802 г. правительствомъ израсходовано было на поощреніе дальнихъ плаваній русскихъ судовъ 353,611 р.

---

[1]) Арх. Д. Т. и М., опись 2 Отд., д. 729.

[2]) Арх. Д. Т. Сб. дѣла Д. Вн. Т., по каталогу № 5525, Св. 458, д. 10.

[3]) П. С. З. 21787. Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 310. Св. 11, эксп. 3.

89 к. Ближайшія свѣдѣнія о преміяхъ помѣщены въ нижеслѣдующей таблицѣ [1]).

Годы.	Число рейсовъ.	Выдано премій на сумму. Руб.	Коп.
1802.	1	3,750	—
1803.	4	10,077	50
1804.	13	38,685	—
1805.	24	69,437	50
1806.	26	68,036	53¼
1807.	22	50,960	91¾
1808.	29	71,909	28
1809.	5	9,777	66
1810.	6	11,235	—
1811.	8	13,141	25
1812.	1	1,445	—
1814.	1	2,200	—
1815.	2	2,956	25
Всего . .	142	353,611	89

Какъ видно изъ приведенной таблицы, навигаціонныя преміи не оказали замѣтнаго вліянія на развитіе дальняго плаванія русскихъ купеческихъ судовъ. Незначительность числа рейсовъ, за которые выдавались преміи, отчасти объясняется, впрочемъ, войнами того времени, затруднявшими свободное движеніе морской торговли. Въ послѣдній разъ преміи были выданы въ 1815 г. Прекращеніе премій совпало съ изданіемъ тарифа 1816 года, представлявшаго переходъ отъ запретительной системы къ началамъ свободной торговли; спустя три года тарифъ былъ вновь пересмотрѣнъ, причемъ всѣ пошлины значительно понижены. Начала свободы въ хозяйственной дѣятельности и невмѣшательства со стороны государственной власти получили преобладаніе въ мѣропріятіяхъ правительства, и покровитель-

[1]) Арх. Д. Т. и М., опись 2 Отд., д. 9.

ство торговому мореплаванію путемъ выдачи навигаціонныхъ премій находилось въ противорѣчіи съ общимъ характеромъ экономической политики того времени.

Вопросъ о поощрительныхъ мѣрахъ для развитія русской морской торговли вновь возбужденъ былъ въ 1827 году, когда, по ходатайству купечества, образованъ былъ при департаментѣ мануфактуръ и внутренней торговли особый комитетъ для выработки мѣропріятій къ улучшенію мореходства и судостроенія. Недостаточность ранѣе изданныхъ распоряженій и слабые успѣхи купеческаго мореплаванія вызывали необходимость въ новомъ разсмотрѣніи вопроса, который уже неоднократно возбуждался, но до того времени не получалъ удовлетворительнаго разрѣшенія. Изъ данныхъ, собранныхъ комитетомъ, обнаружилось, что иностранные и въ особенности англійскіе судопромышленники имѣютъ многія преимущества передъ русскими торговцами, вслѣдствіе чего конкуренція для послѣднихъ дѣлалась чрезвычайно затруднительною. По свѣдѣніямъ комитета, товары, ввозимые въ Англію на русскихъ судахъ, облагались болѣе высокою пошлиною сравнительно съ тѣми же товарами на англійскихъ корабляхъ, между тѣмъ какъ въ Россіи такого различія въ пошлинахъ не существовало. Кромѣ того русскіе промышленники выпуждены были платить въ англійскихъ портахъ весьма высокіе корабельные, лоцманскіе и прочіе сборы, превышавшіе въ два или три раза сумму, взимавшуюся съ англичанъ въ нашихъ портахъ; затѣмъ невыгодное вліяніе на успѣхи русской торговли оказывали постановленія навигаціоннаго акта, запрещавшія ввозъ въ Англію

произведеній какой либо страны на чужеземныхъ судахъ, между тѣмъ какъ въ Россію допускались англійскія суда съ товарами разныхъ странъ. «Очевидно, заключалъ комитетъ, что при такой несоразмѣрности выгодъ едва возникшее россійское мореплаваніе никакъ не можетъ существовать при мореплаваніи англійскомъ, которое полтора вѣка уже оными пользуется». Преимущества англійскихъ судопромышленниковъ дали имъ возможность захватить въ свои руки значительную часть морскихъ перевозокъ изъ русскихъ портовъ, тогда какъ русскія суда лишь въ самомъ небольшомъ числѣ посѣщали Великобританію.

Годы.	Въ Англіи было русскихъ судовъ	Въ Россіи англійскихъ.
1823	9	1,451
1824	24	1,586
1825	29	1,856 [1]

Общая дѣятельность русскихъ портовъ по заграничному плаванію, не считая Каспійскаго моря, выражалась въ то время въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Приходъ. русскихъ	Отходъ. судовъ.	Приходъ. всякихъ	Отходъ. судовъ.
1824.	304	329	3,305	3,337
1825.	360	428	3,993	4,046
1826.	413	457	3,594	3,616

Изъ этихъ данныхъ видно, что участіе русскаго флага въ движеніи судоходства составляло не болѣе 10% всего числа судовъ, посѣщавшихъ русскіе порты.

Мѣры, выработанныя упомянутымъ выше комитетомъ, обнимали собою различныя стороны мореходнаго промысла и, примыкая къ главнѣйшему, ра-

[1]) Арх. Деп. Торг. и Мануфакт. Опись 2 Отд., д. 9.

нѣе изданному, законодательному акту—уставу купеческаго водоходства, составили, такъ называемое, дополнительное постановленіе о торговомъ судостроеніи и мореходствѣ, Высочайше утвержденное 12 Февраля 1830 г. [1]).

Общая отличительная черта вновь изданныхъ мѣропріятій заключалась въ устраненіи ранѣе дѣйствовавшихъ стѣснительныхъ правилъ и предоставленіи большей свободы частной предпріимчивости судопромышленниковъ. Особенно важное значеніе такому характеру новыхъ постановленій придавалось въ вопросѣ о развитіи судостроенія. Обязательное прежде утвержденіе чертежей для постройки судовъ было отмѣнено и разрѣшено было строить по произвольнымъ чертежамъ, причемъ желающимъ предоставлялось отдавать ихъ на предварительное разсмотрѣніе въ департаментъ мануфактуръ. Чтобы облегчить, однако, сооруженіе судовъ усовершенствованной конструкціи, на адмиралтейство вновь возложено было составить надлежащіе чертежи съ подробными смѣтами относительно количества потребнаго лѣса. Эти чертежи, равно какъ и всякіе другіе, вновь изобрѣтенные, должны были находиться въ распоряженіи министерства финансовъ, которое обязывалось ихъ печатать въ надлежащемъ количествѣ и продавать за дешевую цѣну. Кромѣ изложеннаго, постройку судовъ предполагалось облегчить еще другимъ постановленіемъ, сходнымъ съ ранѣе изданнымъ распоряженіемъ: желающимъ имѣть для постройки флотскаго корабельнаго инженера съ

---

[1]) В. П. С. З. 3485

нѣкоторымъ числомъ морскаго рабочаго экипажа предоставлялось просить о томъ морское начальство, съ тѣмъ чтобы послѣднее удовлетворяло, по мѣрѣ возможности, означенныя ходатайства. При оснасткѣ судовъ также можно было пользоваться помощью отъ казны, для чего разрѣшалось обращаться въ казенныя купеческія верфи или къ морскому начальству, которыя должны были немедленно отряжать своихъ чиновниковъ или мастеровъ въ распоряженіе судохозяевъ. Затѣмъ, въ правилахъ опредѣленъ былъ съ точностью порядокъ отвода для судостроенія казенныхъ лѣсныхъ участковъ, причемъ прежняя футовая пошлина была понижена и назначена въ размѣрѣ 3 руб. за футъ при длинѣ киля до 40 фут., по 5 руб. — при длинѣ отъ 40 до 80 фут. и по 10 руб. — свыше 80 фут. Къ дальнѣйшимъ льготнымъ постановленіямъ относилась отмѣна обязательнаго свидѣтельствованія судовъ. Оно оставлено было на волю судовладѣльцевъ, которые въ случаѣ надобности могли просить подлежащее начальство о посылкѣ корабельнаго художника или мастера для осмотра судна. Частныя верфи разрѣшено было устраивать всѣмъ желающимъ, причемъ губернскимъ и мѣстнымъ начальникамъ вмѣнено было въ обязанность содѣйствовать ихъ благосостоянію; наконецъ, постройка судовъ дозволена была лицамъ всѣхъ состояній, равно какъ продажа и покупка, причемъ послѣднія освобождены были отъ взиманія крѣпостныхъ пошлинъ.

Изложенныя постановленія, изъ коихъ нѣкоторыя остались въ силѣ до сего времени [1]), несо-

---

[1]) Уст. Торг. ст. 107, 109, 111, 116, 117, 118.

мнѣнію, устраняли многія затрудненія, служившія препятствіемъ для развитія судостроительныхъ предпріятій, но въ тоже время, при слабыхъ еще успѣхахъ этой отрасли промышленности и отсутствіи подготовленныхъ мастеровъ, они едва ли могли быть признаны достаточными. Морское вѣдомство, какъ обнаружилось уже изъ практики ранѣе изданныхъ распоряженій, не могло оказывать содѣйствія купеческому судостроенію, такъ какъ оно само нуждалось въ мастерахъ для казенныхъ построекъ; съ другой стороны, предоставленіе судовладѣльцамъ полной свободы относительно сооруженія судовъ по произвольнымъ чертежамъ и освидѣтельствованія ихъ благонадежности къ плаванію также не оправдывалось современнымъ состояніемъ судостроенія и едва ли могло способствовать усовершенствованію конструкціи судовъ и успѣшному развитію судостроительныхъ предпріятій. Наконецъ, постановленія о купеческихъ верфяхъ не были опредѣлены съ достаточною точностью, и, въ частности, не указаны были обязанности мѣстныхъ начальниковъ, которые должны были содѣйствовать ихъ благосостоянію.

Болѣе положительными мѣрами явились дальнѣйшія распоряженія относительно судостроенія, послѣдовавшія вскорѣ послѣ изданія упомянутыхъ постановленій. По ходатайству Новороссійскаго генералъ-губернатора гр. Воронцова 4 Іюля 1830 г. состоялось Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи въ Херсонѣ казенной купеческой верфи, съ отпускомъ на устройство ея единовременно 31,500 р. и ежегодно на содержаніе 4,750 руб. Для завѣдыванія верфью назначена была контора въ составѣ корабельнаго мастера въ качествѣ

председателя и двухъ членовъ отъ купечества [1]). Въ томъ же году послѣдовало распоряженіе объ отпускѣ 150,000 руб. для выдачи ссудъ на кораблестроеніе. По правиламъ, выработаннымъ министерствомъ финансовъ, по соглашенію съ Новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ, ссуды предполагалось выдавать подъ залогъ крестьянъ съ землею или одной земли, каменныхъ домовъ, билетовъ банковыхъ и другихъ кредитныхъ установленій на срокъ до четырехъ и не болѣе шести лѣтъ, причемъ заемщикъ освобождался отъ платежа процентовъ въ теченіе первыхъ двухъ лѣтъ пользованія ссудою. Размѣръ ссудъ назначенъ былъ въ 25—50 руб. на каждый ластъ вмѣстимости судна, смотря по роду употребляемаго на постройку дерева [2]). Спустя нѣсколько лѣтъ обнаружилось, что купеческая верфь не принесла ожидаемой пользы; безпрерывныя разногласія, возникавшія между предсѣдателемъ верфи и представителями отъ купечества, затрудняли ея дѣятельность, вслѣдствіе чего въ 1834 г. управленіе верфью было преобразовано, и она передана была въ вѣдѣніе Херсонской городской думы [3]).

Что касается до ссудъ на постройку судовъ, то въ первые годы ими никто не пользовался, и въ концѣ 1834 г. гр. Воронцовъ сообщалъ, что несмотря на нужду въ средствахъ на судостроеніе, никто не обращается къ помощи правительства; причины этого обстоятельства заключались, по мнѣнію генералъ-губернатора, въ стѣснительности правилъ, установленныхъ для выдачи ссудъ; требованія относительно

---

[1]) В. П. С. З. 3776.

[2]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 Отд., д. 722.

[3]) В. П. С. З. 7672.

обезпеченія ссудъ залогами, оказались для судовладѣльцевъ слишкомъ обременительными, ибо, во-первыхъ, «для представленія крестьянъ и земли потребно заслужить довѣріе владѣльцевъ оныхъ, съ коими судохозяева, по роду своихъ занятій, не имѣютъ коммерческихъ сношеній, а поелику правительство открыло ссуды помѣщикамъ подъ залогъ имѣній, то всякій найдетъ выгоднѣйшимъ взять самому деньги, для улучшенія своего хозяйства, нежели ввѣрить имѣніе другому; обезпеченіе домами не менѣе затруднительно, потому что имѣющихъ дома немного, а тѣ, которые имѣютъ, не нуждаются; въ третьихъ, обезпеченіе билетами кредитныхъ установленій также вовсе не возможно, потому что положивъ въ Банкъ деньги, брать по 4% и платить проценты за взятую на постройку судна сумму, значило бы обезпечивать деньги деньгами» [1]). Согласно съ предложеніями гр. Воронцова правила о ссудахъ были измѣнены, причемъ разрѣшено было выдавать ссуды въ двойномъ размѣрѣ противъ прежняго не только подъ залоги, но и подъ обезпеченіе поручительствомъ: требовалось представить двухъ поручителей, благонадежность которыхъ удостовѣрялась уѣзднымъ предводителемъ дворянства или городовымъ магистратомъ [2]).

Новыми правилами въ значительной степени облегчалось полученіе ссудъ на постройку судовъ, но въ то же время ими не обезпечивалось въ достаточной мѣрѣ употребленіе выданныхъ отъ казны суммъ, согласно назначенію и исправное возвращеніе ссуды по истеченіи срока. Впослѣдствіи оказалось, что ссудами

---

[1]) В. П. С. З. 8424.

[2]) Арх. Департ. Торг. и Мануфакт. Опись 2 Отд., д. 722.

воспользовались многія лица, не занимавшіяся вовсе судостроеніемъ и расходовавшія занятыя средства на постороннія свои надобности, не имѣвшія ничего общаго съ цѣлью, для которой предназначенъ былъ капиталъ, ассигнованный въ 1830 г. Съ другой стороны, возвращеніе накоплявшихся за заемщиками недоимокъ все болѣе затруднялось; притомъ, такъ какъ суммы поступавшія обратно отъ судовладѣльцевъ, присоединялись къ общимъ рессурсамъ казны, то средства, первоначально отпущенныя, были израсходованы въ сравнительно короткое время, и общее вліяніе ссудъ на развитіе судостроенія не могло быть значительно. Въ 1846 г. отъ ассигнованнаго на выдачу ссудъ капитала оставалось въ наличности 4,291 р. 78 к. По положенію Комитета министровъ въ томъ же году постановлено было изъ упомянутой суммы и недоимокъ въ 14,244 р. 87 к. и изъ имѣющихъ поступить процентовъ по ссудамъ образовать вновь капиталъ до 43,000 р., съ предоставленіемъ его въ распоряженіе Новороссійскаго генералъ-губернатора. По израсходованіи означеннаго капитала въ 1872 г. вновь отпущено было на выдачу ссудъ для постройки судовъ изъ государственнаго казначейства 24,000 р., каковая сумма издержана была въ теченіе послѣдующаго десятилѣтія. Къ началу 1881 г. изъ капитала на выдачу ссудъ оставалось 2,650 р. 89¼ к.; изъ этой суммы вновь выдана была ссуда въ 2,310 р. и засимъ остатокъ къ началу 1882 г. составлялъ 340 р. 89¼ к. Съ тѣхъ поръ ссуды уже болѣе не выдавались, хотя постановленіе о нихъ не отмѣнено до сего времени [1]).

---

[1]) Уст. Торг. ст. 109 примѣч.

Какъ усматривается изъ отзывовъ, относящихся къ первой половинѣ текущаго столѣтія, расходы, понесенные казною на выдачу ссудъ для постройки судовъ, равно какъ облегчительныя постановленія, изданныя въ 1830 г., оказали весьма слабое вліяніе на успѣхи судостроительной дѣятельности.

Такъ, корабельный мастеръ Бухтѣевъ, объѣзжавшій въ 1839 г. южные порты для изслѣдованія состоянія мореходства и судостроенія, писалъ въ то время, что «суда на югѣ строятся простыми крестьянами, приходящими на Донъ изъ Калужской, Орловской и Курской губерній, — безъ всякаго пособія науки, по одной, такъ сказать, наглядности, почти безъ инструмента, съ однимъ топоромъ. Въ Англіи, прибавляетъ авторъ, не повѣрятъ, чтобы въ Россіи большую часть купеческихъ кораблей производили брадатые мастера, взятые вчера отъ сохи и незнающіе даже, что прямой уголъ содержитъ 90°». По словамъ Бухтѣева, многіе судохозяева держались еще въ то время «предразсудка, что судно, построенное безъ правилъ архитектуры, т. е. безъ чертежей, что говорится на глазъ, будетъ лучше правильнаго. Изъ всего числа строемыхъ на Черноморскихъ и Азовскихъ верфяхъ кораблей едва пятая часть строится по чертежамъ и съ достаточнымъ скрѣпленіемъ, а прочія производятся какъ нибудь, и говоря исключительно о сихъ послѣднихъ, должно сознаться, что многія изъ нихъ дѣлаются такими слабыми и уродливыми, что, увидѣвши ихъ, не знаешь, чему болѣе удивляться: невѣжеству ли строителей, безпечности ли судохозяевъ, бросающихъ капиталы, или риску тѣхъ, которые добровольно осуждаютъ себя на мученія и опасности,

сопряженныя съ плаваніемъ на такихъ судахъ. По смыслу закона 1830 г. верфь вправѣ запрещать постройку судовъ безъ чертежей, но, зная мысль главнаго мѣстнаго начальства, что всякія запретительныя мѣры вредны для промышленности, ограничивается одними убѣжденіями судохозяевъ, — есть внимающіе, но ихъ немного» [1]).

Другой отзывъ, относящійся къ 1845 г., свидѣтельствуетъ, что судостроеніе на Азовскомъ морѣ находилось въ столь же неудовлетворительномъ состояніи. Сенаторъ Жемчужниковъ, Высочайше командированный въ упомянутомъ году на ревизію Таганрогскаго градоначальства, сообщалъ въ своемъ рапортѣ Сенату, что «верфей на Азовскомъ морѣ нѣтъ, также судостроителей съ теоретическими познаніями, лѣсъ не имѣетъ нужныхъ качествъ, большею частью строятъ изъ сыраго лѣса, и вообще должно замѣтить, что на сей предметъ не обращено со стороны мѣстнаго начальства вниманія. Большая часть русскихъ судовъ не имѣетъ достаточной прочности—ни въ корпусѣ, ни въ рангоутѣ и, главное, не снабжены надежными канатами, отчего при свѣжемъ вѣтрѣ ихъ дрейфитъ и наноситъ на другія суда или выбрасываетъ на берегъ. Лучшія плавающія по Азовскому морю суда пріобрѣтены заграницею. На постройку каботажныхъ судовъ Таганрогскимъ и Азовскимъ жителямъ выдано было въ ссуду съ 1828 по 1844 гг. 14,869 р. 14½ к., а взыскано обратно 6,851 р. 14½ к. Ссуды приносили мало пользы по недостатку купеческихъ верфей, опытныхъ судостроителей и хоро-

---

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 541.

шихъ лѣсныхъ матеріаловъ. По удостовѣренію Керчь-Еникольскаго градоначальника, просящіе ссуду не имѣютъ даже намѣренія строить суда и, получивъ деньги, употребляютъ оныя совсѣмъ на другой предметъ. Когда же срокъ къ выполненію обязательствъ приближается, то или покупаютъ старыя суда, или выписываютъ изъ-за границы готовыя. Очевидно, заключалъ сенаторъ Жемчужниковъ, требованія закона, чтобы суда за ссуды строились по чертежамъ, вовсе не исполнялось» [1]).

Еще въ худшемъ состояніи находилось судостроеніе на сѣверѣ, въ Бѣломорскихъ портахъ. Въ 1845 г. Архангельскій военный губернаторъ сообщалъ, что несмотря на законъ о постройкѣ судовъ изъ казеннаго лѣса, съ уплатою лишь небольшой пошлины, судостроеніе «нисколько не улучшилось, но находится въ томъ же видѣ, въ какомъ существовало за полтораста передъ симъ лѣтъ. Постройка купеческихъ кораблей при портахъ совершенно прекратилась, и изъ четырехъ прежде бывшихъ въ Архангельскѣ купеческихъ верфей болѣе уже десяти лѣтъ ни на одной никакого производства нѣтъ». Одною изъ причинъ слабаго развитія судостроенія являлась, по мнѣнію губернатора, бѣдность жителей, не располагавшихъ наличными средствами для постройки судовъ. Поэтому онъ ходатайствовалъ объ отпускѣ 50,000 руб. на выдачу ссудъ для поощренія судопромышленниковъ. Но министерство финансовъ къ тому времени уже убѣдилось въ томъ, что ссуды не достигали желательной цѣли, и представленіе военнаго гу-

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 731.

бернатора не было уважено: ему предложили возобновить ходатайство впослѣдствіи, при болѣе благопріятномъ положеніи государственнаго казначейства, но съ тѣмъ, чтобы онъ «изыскалъ возможность ограничиться гораздо меньшимъ капиталомъ, опредѣлить кратчайшіе сроки для возврата ссудъ и установить условія, гарантирующія ихъ употребленіе на судостроеніе». Мотивъ, по которому ходатайство было отклонено, указанъ былъ въ самомъ отзывѣ министерства финансовъ: «опытъ показалъ, говорится въ отвѣтѣ губернатору, что таковыя ссуды неблагонадежны къ возврату и нѣкоторыя даже употребляются на другіе предметы» [1]).

Изъ дальнѣйшихъ мѣропріятій правительства, относящихся къ судостроенію, можно упомянуть лишь о нѣкоторыхъ частныхъ распоряженіяхъ, которыя едва ли могли измѣнить къ лучшему состояніе этой отрасли промышленности. Въ 1849 г. разрѣшено было привозить въ Ригу и Либаву канатныя издѣлія для снаряженія судовъ—въ виду стѣснительности для кораблехозяевъ привилегіи мѣстнаго цеха канатныхъ мастеровъ на исключительное производство канатовъ [2]). Затѣмъ въ 1853 г. дозволено было русскимъ подданнымъ, строившимъ на свой счетъ морскія суда на русскихъ верфяхъ, получать въ продолженіе пяти лѣтъ безпошлинно изъ-за границы нужные для снаряженія кораблей якоря, цѣпи и другія металлическія принадлежности [3]). Эти льготы не принесли существенной пользы судостроенію, и позднѣйшія свидѣтельства

---

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 772.

[2]) В. П. С. З. 23295.

[3]) В. П. С. З. 27119.

показываютъ, что постройка судовъ производилась столь же неудовлетворительно, какъ и въ тридцатыхъ и сороковыхъ годахъ, къ которымъ относятся приведенные выше отзывы. Такъ, въ 1857 г. о судостроеніи въ бѣломорскихъ портахъ писали, что «рядомъ съ немногими судами новой конструкціи, нѣсколько подходящими къ торговымъ судамъ западно-европейскихъ державъ, тамъ встрѣчается множество судовъ неуклюжей старой конструкціи, которыя при малой вмѣстительности своей требуютъ большаго числа рукъ для своего управленія и притомъ не представляютъ никакихъ гарантій для безопасности плаванія. Суда эти строятся безъ чертежей, или судостроитель дѣлаетъ чертежъ на песку, на снѣгу и по немъ сбиваетъ лекала. Части судна скрѣпляются вичью—древесными вѣтвями, и только въ рѣдкихъ случаяхъ употребляется желѣзо. Форма судовъ, ихъ оснастка и вооруженіе напоминаютъ времена варяжскія. Суда эти такъ тяжелы и неповоротливы, что совершенно неспособны лавировать; при перемѣнѣ вѣтра случается иногда, что судно на всѣхъ парусахъ подается назадъ». Относительно Чернаго моря тотъ же авторъ сообщаетъ, что тамъ «судостроеніе немного лучше, въ особенности недостаточны каботажныя суда, которыя строятся на мѣстѣ, мѣстными средствами, безъ всякаго пособія науки» [1]).

Вопросу о шкиперахъ и штурманахъ и объ экипажѣ для купеческихъ судовъ всегда придавалось важное значеніе въ мѣропріятіяхъ правительства, направленныхъ къ развитію торговаго мореплаванія.

---

[1]) *Эртель.* Опытъ статистическаго обзора русскаго коммерческаго флота въ 1857 г., стр. 21.

Вопросъ этотъ не могъ быть также оставленъ безъ вниманія комитетомъ, учрежденнымъ въ 1827 г. для разсмотрѣнія новыхъ мѣръ къ поощренію мореходной промышленности. Въ дополнительномъ постановленіи 1830 г. опредѣлены были нѣкоторыя облегчительныя правила относительно экипажа купеческихъ судовъ. Въ виду недостатка въ русскихъ матросахъ разрѣшено было нанимать экипажъ изъ иностранцевъ, но при этомъ установлены были нѣкоторыя ограниченія, имѣвшія цѣлью подготовить для купеческаго судоходства достаточное число матросовъ изъ русскихъ подданныхъ. Съ этою цѣлью до 1840 г. дозволялось имѣть на судахъ иностранцевъ не болѣе трехъ частей всего числа матросовъ, съ 1840 г. въ теченіе десяти лѣтъ, не болѣе половины, а съ 1850 г. не свыше одной четвертой части, за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ особыми трактатами. Кромѣ того, вновь подтверждено было прежнее распоряженіе объ отпускѣ на купеческія суда нижнихъ чиновъ и офицеровъ отъ морскаго вѣдомства. Затѣмъ, для образованія сословія опытныхъ мореходцевъ рѣшено было въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей учредить цехи вольныхъ матросовъ изъ мѣщанъ, казенныхъ крестьянъ и вольноотпущенныхъ; вступавшіе въ цехи освобождались отъ подушныхъ податей на три года, а отъ прочихъ податей навсегда; наравнѣ съ русскими подданными въ сословія вольныхъ матросовъ допускались иностранцы. Устройство цеховъ въ другихъ мѣстахъ, кромѣ Новороссійскаго края, предоставлено было главнымъ мѣстнымъ начальникамъ по соглашенію съ министерствами внутреннихъ дѣлъ и финансовъ. Для привлеченія на службу на русскихъ

торговыхъ судахъ опытныхъ командировъ, предоставлено было иностраннымъ шкиперамъ, хорошо аттестованнымъ дипломатическими агентами, записываться въ портовыхъ городахъ, не принимая подданства, при условіи пріобрѣтенія ими недвижимаго имущества. Вмѣстѣ съ тѣмъ разрѣшено было до 1840 г. нанимать въ шкипера и штурмана иностранцевъ наравнѣ съ русскими подданными. Отпускъ экипажа заграницу облегченъ былъ разрѣшеніемъ отъѣзда по плакатнымъ паспортамъ. Затѣмъ опредѣлены были подробныя правила на случай увольненія матросовъ въ иностранныхъ портахъ. чѣмъ устранялись недоразумѣнія, возникавшія между экипажемъ, шкиперомъ и судовладѣльцемъ.

Существенное отличіе изложенныхъ постановленій, вошедшихъ въ дѣйствующій Уставъ Торговый [1]), отъ ранѣе изданныхъ узаконеній составляли предположенія о цехахъ или обществахъ вольныхъ матросовъ, предназначенныхъ для образованія сословія опытныхъ мореходцевъ. Впервые мысль о цехахъ, какъ упомянуто выше, высказана была еще въ 1812 г. въ запискѣ директора маяковъ Балтійскаго моря, капитана Спафарьева. Мѣры, предложенныя въ указанной запискѣ, не были осуществлены, но впослѣдствіи въ 1826 г., когда возбужденъ былъ вопросъ объ экипажѣ для купеческихъ судовъ, вновь обратили вниманіе на проектъ учрежденія матросскихъ цеховъ въ приморскихъ городахъ. По собраннымъ тогда свѣдѣніямъ оказалось, что матросскихъ обществъ нигдѣ не существовало; только въ С.-Петербургѣ имѣлся такъ назы-

---

[1]) Ст. 190, 206, 207, 212, 214, 215, 312, 313, 314.

ваемый шкиперскій цехъ, который образовался еще въ 1788 г. на основаніи общаго положенія о ремесленныхъ цехахъ и состоялъ въ вѣдѣніи ремесленной управы. Въ 1814 г. въ шкиперскомъ цехѣ было записано 128 мореходцевъ, а въ 1826 г. число это значительно возросло, и въ цехѣ считалось 253 шкипера и 725 матросовъ; изъ нихъ въ заграничномъ плаваніи находилось въ то время не болѣе пяти шкиперовъ и 50 матросовъ. Купечество, отъ котораго собирались отзывы мѣстнымъ начальствомъ, отнеслось въ большинствѣ случаевъ къ мысли объ образованіи цеховъ недовѣрчиво; въ виду новизны дѣла и непривычки населенія къ цеховымъ порядкамъ предполагалось, что общества вольныхъ матросовъ не принесутъ особенной пользы отечественному мореходству. Предположеніе о цехахъ встрѣтило въ то время особенное сочувствіе со стороны Новороссійскаго генералъ-губернатора, и поэтому впервые приступили къ образованію матросскихъ обществъ въ нашихъ южныхъ портахъ [1]).

Соотвѣтственно цѣли, которая имѣлась въ виду при учрежденіи цеховъ, предполагалось первоначально устроить матросскія общества въ приморскихъ городахъ, служившихъ центрами торговаго мореходства, но это предположеніе не удалось осуществить, такъ какъ желающихъ записаться въ цехи явилось не болѣе 60 человѣкъ. Первыя общества вынуждены были образовать (въ 1834 г.) въ приднѣпровскихъ пунктахъ Алешкахъ и Никополѣ, отстоящихъ на разстояніи двухсотъ верстъ отъ моря. Всту-

---

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд. д. 181, 729.

павшимъ въ общества вольныхъ матросовъ дарованы были значительныя льготы. Они освобождались отъ платежа податей, повинностей, земскихъ, денежныхъ и личныхъ, смотря по сословію, къ которому принадлежали; крестьянамъ, мѣщанамъ и разночинцамъ дозволено было поступать въ цехи, хотя бы за ними числились недоимки; затѣмъ они освобождались отъ рекрутской повинности даже въ томъ случаѣ, если вступали въ цехъ при самыхъ наборахъ и при состояніи на очередяхъ. Вольные матросы обязывались находиться въ цехѣ въ теченіе десяти лѣтъ; для пріобрѣтенія практическихъ знаній по мореходству они должны были пробыть на службѣ въ Черноморскомъ флотѣ пять лѣтъ, послѣ чего получали отъ флотскаго начальства патентъ на званіе опытнаго матроса. Для поступленія на службу во флотъ установлена была очередь, такъ что изъ каждыхъ двадцати душъ мужескаго пола, въ возрастѣ отъ пятнадцати до двадцати лѣтъ, ежегодно поступалъ во флотъ одинъ человѣкъ. Для подготовленія къ той же морской службѣ мальчиковъ, принадлежащихъ къ семействамъ вольныхъ матросовъ, велѣно было обучать ихъ не менѣе двухъ лѣтъ русской грамотѣ, ариѳметикѣ и Закону Божію въ мѣстныхъ приходскихъ училищахъ [1]). Благодаря указаннымъ выше льготамъ, число вольныхъ матросовъ быстро увеличивалось, и первое общество, образованное въ Алешкахъ, вскорѣ насчитывало въ своемъ составѣ болѣе 1,500 ревизскихъ душъ.

Изложенныя правила послужили основаніемъ для устройства матросскихъ обществъ въ городахъ Ново-

---

[1]) В. П. С. З. 6745, 11037, 12680, 18836, 19870, 20103, 20538, 20761.

россійскаго края, а равно и въ казенныхъ селеніяхъ государственныхъ крестьянъ Херсонской и Екатеринославской губерній. Въ 1845 г. въ первой изъ названныхъ губерній существовали уже матросскіе цехи въ Херсонѣ, Николаевѣ, Очаковѣ, Овидіополѣ, Тирасполѣ, Дубоссарахъ и въ нѣсколькихъ казенныхъ селеніяхъ; въ нихъ числилось 2,676 вольныхъ матросовъ, изъ которыхъ на службѣ во флотѣ находилось 581; въ Екатеринославской губ., въ Никополѣ, Таганрогѣ, Верхнеднѣпровскѣ и въ разныхъ селеніяхъ состояло матросовъ 3,702, изъ нихъ отправлено было во флотъ 265; кромѣ того, въ Таврической губ. имѣлись матросскія общества въ Алешкахъ, Бердянскѣ, Θеодосіи и Евпаторіи, въ которыхъ насчитывалось вольныхъ матросовъ 374 [1]). Впослѣдствіи число цеховъ еще болѣе увеличилось, такъ что къ пятидесятымъ годамъ, когда возбужденъ былъ вопросъ объ ихъ преобразованіи, въ Новороссійскомъ краѣ считалось не менѣе 17 городскихъ и 65 сельскихъ матросскихъ обществъ. Въ другихъ мѣстностяхъ Имперіи цехи образованы были въ Кронштадтѣ и въ Прибалтійскомъ краѣ, въ Ригѣ и Либавѣ [2]).

За исключеніемъ двухъ послѣднихъ цеховъ, прочія общества вольныхъ матросовъ, возникшія на Черноморскомъ побережьѣ, не получили надлежащаго развитія. Одни изъ этихъ обществъ, подобно тѣмъ, которыя находились въ Алешкахъ и Никополѣ, учреждены были въ селеніяхъ, отстоявшихъ далеко отъ моря, и это обстоятельство являлось уже само по себѣ существеннымъ препятствіемъ къ пріученію жителей,

---

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 Отд. д. 731.
[2]) В. П. С. З. 16668, 27441, 27742.

искони занимавшихся рыболовствомъ и рѣчнымъ судоходствомъ, къ купеческому мореплаванію. Другія общества, преимущественно въ городахъ, составлявшіяся изъ разнороднаго населенія, привлекаемаго льготами матросскихъ цеховъ, въ зародышѣ своемъ не имѣли залога прочнаго преуспѣянія. Такъ относительно общества въ Таганрогѣ мѣстный градоначальникъ сообщалъ въ 1845 г. департаменту мануфактуръ, что въ матросскій цехъ первоначально записалось «до 130 человѣкъ изъ греческой націи, но они, получа паспорты для плаванія на судахъ россійскими вольными матросами, послѣ того болѣе къ перемѣнѣ паспортовъ не явились, и мѣстопребываніе ихъ доселѣ неизвѣстно». За исключеніемъ небольшого числа мореходцевъ, находившихся на службѣ въ черноморскомъ флотѣ и на торговыхъ судахъ, большинство матросовъ, принадлежавшихъ къ цехамъ, записывались въ общества съ цѣлью воспользоваться льготами и занимались землепашествомъ или другими промыслами. Въ 1848 году вольныхъ матросовъ считалось 10,141; изъ нихъ въ военномъ флотѣ служило 1,229, а на купеческихъ судахъ не болѣе 600. Впослѣдствіи, въ 1863 г., въ 37 обществахъ Екатеринославской губерніи числилось 7,862 души мужескаго пола, изъ которыхъ на обязательной службѣ въ черноморскомъ экипажѣ состояло 425, а на частныхъ судахъ находилось всего 296 человѣкъ. Указанное число вольныхъ матросовъ не могло быть достаточно для купеческаго судоходства и промышленники вынуждены были нанимать экипажъ изъ иностранцевъ. По донесенію упомянутаго выше сенатора Жемчужникова, ревизовавшаго въ 1845 г. Таганрогское градоначальство, на мѣстныхъ каботажныхъ

судахъ иностранцевъ служило больше, нежели русскихъ подданныхъ, причемъ положеніе русскаго экипажа въ продолженіи послѣднихъ десяти лѣтъ, протекшихъ со времени образованія Таганрогскаго цеха, нисколько не измѣнилось къ лучшему. Число мѣстныхъ жителей среди матросовъ, служившихъ на купеческихъ судахъ, было весьма незначительно: такъ, въ 1840 г. изъ 383 матросовъ мѣстныхъ было всего 8, въ слѣдующемъ году изъ 392 — 15. Остальные русскіе мореходцы были большею частью пришлые крестьяне изъ Екатеринославской, Полтавской, Харьковской, Кіевской, Курской и Черниговской губерній; послѣдніе по замѣчанію сенатора Жемчужникова, «не могутъ быть названы матросами, потому что, по окончаніи навигаціи и срока паспортовъ, уходятъ на родину» [1]).

Въ виду незначительныхъ результатовъ, достигнутыхъ учрежденіемъ въ Новороссійскомъ краѣ обществъ вольныхъ матросовъ, еще въ 1854 г. возбужденъ былъ вопросъ объ ихъ преобразованіи, а въ 1856 г. пріостановленъ былъ дальнѣйшій пріемъ матросовъ въ цехи. При этомъ предполагалось большинство матросскихъ обществъ упразднить, что мотивировалось тѣмъ обстоятельствомъ, что «матросскія поселенія, удаленныя отъ моря, какъ доказано опытомъ, уклоняются отъ занятія мореходствомъ, пользуясь, между тѣмъ, дарованными отъ правительства льготами». Изъ 82 цеховъ, существовавшихъ въ южныхъ губерніяхъ, имѣлось въ виду сохранить только пятнадцать въ главнѣйшихъ портовыхъ городахъ и прилегающихъ къ нимъ посадахъ. Проектъ указаннаго преобразованія выработанъ

---

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 731.

былъ въ 1859 г. Новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ, но не получилъ дальнѣйшаго движенія въ законодательномъ порядкѣ, вслѣдствіе чего вопросъ объ организаціи экипажа для купеческихъ судовъ до сего времени остался неразрѣшеннымъ.

Независимо отъ учрежденія матросскихъ обществъ увеличенія числа русскихъ матросовъ, какъ упомянуто выше, предполагалось достигнуть установленіемъ ограничительныхъ правилъ относительно найма на купеческія суда экипажа изъ иностранцевъ. Но практическое осуществленіе указанной мѣры встрѣтилось съ весьма существенными затрудненіями. Постановленіе, изданное въ 1830 г. о томъ, чтобы на судахъ четвертая часть матросовъ была изъ русскихъ подданныхъ, должно было вступить въ силу лишь спустя четыре года, а до того времени велѣно было не задерживать судовъ, хотя бы на нихъ не имѣлось законнаго числа русскихъ матросовъ. Когда ранѣе означеннаго срока въ 1832 г. пытались примѣнять въ южныхъ портахъ ограничительныя правила, то сразу обнаружились многочисленныя злоупотребленія. Согласно сообщенію гр. Воронцова, «матросовъ иностраныхъ сажали на суда вмѣсто пассажировъ, а подъ видомъ матросовъ, только для выхода изъ порта, нанимали русскихъ каменщиковъ и плотниковъ». Таганрогскій градоначальникъ доносилъ тогда же, что онъ «убѣдился, что ни за какую цѣну невозможно отыскать въ мѣстномъ портѣ россійскихъ матросовъ». Въ 1834 г. примѣненіе упомянутыхъ правилъ отсрочено было для Новороссійскаго края, а затѣмъ и въ другихъ портахъ, въ виду недостатка русскихъ матросовъ, разрѣшено было отпускать суда, имѣвшія экипажъ изъ иностран-

цевъ [1]). Лишь въ 1846 г. оказалось возможнымъ установить требованіе, чтобы на судахъ, отходящихъ отъ сѣверныхъ портовъ, четвертая часть матросовъ была изъ русскихъ подданныхъ, а съ 1849 года рѣшено было то же требованіе примѣнить къ черноморскимъ судамъ; шкипера же и штурмана по прежнему допускались изъ иностранцевъ. Попытки примѣненія болѣе строгихъ правилъ вызывали затрудненія для торговаго мореходства и жалобы со стороны купечества. Въ 1845 г. на судахъ, отошедшихъ отъ С.-Петербургскаго порта въ заграничное плаваніе, въ числѣ экипажа имѣлось иностранцевъ 663 человѣка, а русскихъ не болѣе 218; въ то-же время на всѣхъ пароходахъ, поддерживавшихъ сообщенія между портами Балтійскаго моря, въ качествѣ шкиперовъ служили иностранцы [2]). Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ на каботажныхъ судахъ, на которыхъ шкиперами должны были быть русскіе подданные, оказывались въ этихъ должностяхъ матросы, люди неграмотные, а судами управляли иностранцы, находившіеся на нихъ подъ видомъ пассажировъ или повѣренныхъ со стороны судохозяевъ. Въ виду указанныхъ затрудненій, установленіе болѣе строгихъ требованій относительно экипажа купеческихъ судовъ, которыя предполагалось ввести съ 1851 г., вновь отсрочено было сначала до 1856 г., а затѣмъ до 1862 г. и вторично до 1866 г. Наконецъ, въ 1868 г. разрѣшено было на русскихъ судахъ, впредь до усмотрѣнія, какъ шкиперовъ и штурмановъ, такъ и матросовъ, безъ ограниченія числа, имѣть изъ иностранцевъ, причемъ съ судохозяевъ, имѣющихъ иностран-

---

[1]) В. П. С. З. 7425, 12050, 13161.

[2]) Арх. Д. Т. и М. опись 2 отд., д. 799.

ныхъ матросовъ болѣе $^3/_4$ всего экипажа, взимать, для усиленія средствъ къ образованію русскихъ мореходцевъ, въ пользу мореходныхъ классовъ, по 25 р. ежегодно за каждаго излишняго иностраннаго матроса [1]). Изложенное постановленіе впослѣдствіи не подвергалось болѣе измѣненіямъ и вошло въ дѣйствующія правила о морской торговлѣ. Такимъ образомъ, первоначальныя предположенія комитета, учрежденнаго въ 1827 г. для выработки мѣропріятій къ развитію русскаго торговаго мореходства, о постепенномъ устраненіи иностранцевъ изъ состава экипажа на русскихъ купеческихъ судахъ и объ образованіи сословія русскихъ мореходцевъ остались невыполненными до настоящаго времени.

Вопросъ о доставленіи купеческому судоходству опытныхъ шкиперовъ и штурмановъ также разсматривался въ упомянутомъ комитетѣ 1827 г., но мѣры, предложенныя въ этомъ отношеніи и вошедшія въ дополнительное постановленіе 1830 г., были недостаточны; онѣ ограничивались дозволеніемъ иностраннымъ шкиперамъ записываться въ приморскихъ городахъ безъ принятія подданства и подтвержденіемъ стараго распоряженія о томъ, чтобы морское вѣдомство, по ходатайству судопромышленниковъ, отпускало на ихъ суда въ качествѣ командировъ флотскихъ офицеровъ. Кромѣ того русскіе шкипера и штурманы, экзаменованные и одобренные, освобождались отъ выбора въ городскія службы, а прослужившіе не менѣе 12 лѣтъ на судахъ и совершившіе шесть рейсовъ въ отдаленные иностранные порты имѣли право на пред-

---

[1]) В. П. С. З. 45462.

ставленіе къ почетнымъ наградамъ медалями. Болѣе существенное значеніе имѣли дальнѣйшія мѣры относительно подготовленія судоводителей, имѣвшія цѣлью положить прочное основаніе специальнымъ учебнымъ заведеніямъ для изученія наукъ необходимыхъ для купеческаго мореплаванія.

Еще въ 1829 г., до изданія дополнительнаго постановленія о мореходствѣ, вмѣсто прежней судостроительной школы, пришедшей въ упадокъ, учреждено было въ С.-Петербургѣ училище торговаго мореплаванія. Въ немъ предполагалось содержать 32 казенныхъ воспитанника изъ мѣщанъ, преимущественно изъ главнѣйшихъ портовыхъ городовъ, причемъ дозволенъ былъ пріемъ и вольноприходящихъ. Курсъ ученія установленъ былъ 4-лѣтній; программа преподаванія обнимала слѣдующіе предметы: Законъ Божій, ариѳметику, алгебру, геометрію, корабельную архитектуру, тригонометрію плоскую и сферическую, навигацію, астрономію, лоцію, лѣсоводство, языки: русскій, англійскій, нѣмецкій, французскій, чистописаніе, рисованіе, географію и исторію [1]). Для практическаго обученія мореплаванію лучшихъ воспитанниковъ назначено было отправлять по окончаніи курса на флотскихъ корабляхъ въ дальніе вояжи, на два года, а прочихъ воспитанниковъ на купеческихъ судахъ. На содержаніе училища отпускалось ежегодно по 40,000 руб., причемъ впослѣдствіи, когда открытъ былъ старшій четвертый классъ, сумма эта увеличена была еще на 8,000 руб. Въ 1831 г. училищу разрѣшено было, для практиче-

---

[1]) Арх. Д. Т. и М. опись 2 отд., д. 210.

скихъ занятій воспитанниковъ, построить модель двухъ-мачтоваго судна, съ полнымъ вооруженіемъ и парусами, а въ слѣдующемъ году выстроено было для упражненія учащихся въ плаваніи судно въ 70 ластовъ, названное «Графъ Канкринъ». Въ томъ же году училище получило дальнѣйшее развитіе: при немъ устроена была мастерская для приготовленія корабельныхъ моделей; затѣмъ въ 1836 г., на зимніе мѣсяцы, открыты были классы для вольно-практикующихъ судовщиковъ, съ цѣлью дать возможность шкиперамъ-практикамъ ознакомиться съ теоретическими началами навигаціи [1]). Съ 1848 г. училище передано было изъ министерства финансовъ въ вѣдѣніе морскаго министерства и преобразовано въ роту торговаго мореплаванія при первомъ учебномъ морскомъ экипажѣ. Прежнее положеніе объ училищѣ осталось въ силѣ, причемъ сверхъ 32 казенныхъ воспитанниковъ допущено было принятіе еще до 20 частныхъ пансіонеровъ; затѣмъ точнѣе опредѣлены были программы спеціально морскихъ наукъ и практическихъ занятій. Въ частности, по кораблестроенію подготовлялись изъ каждаго выпуска одинъ или два воспитанника; съ этою цѣлью они по окончаніи курса оставлялись еще на годъ при верфяхъ морскаго вѣдомства. Прошедшіе полный курсъ наукъ въ училищѣ получали по окончаніи званіе штурмановъ или штурманскихъ помощниковъ; для полученія званія шкипера требовалось прослужить на купеческихъ судахъ не менѣе 24 мѣсяцевъ въ теченіе четырехъ лѣтъ и затѣмъ подвергнуться новому испытанію въ знаніи морскихъ наукъ.

---

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 226.

На одинаковыхъ основаніяхъ съ названнымъ учебнымъ заведеніемъ учреждено было въ 1834 г. Херсонское училище торговаго мореплаванія. Еще ранѣе этого времени предполагалось открыть навигаціонные классы при херсонской губернской гимназіи, для чего отпускалось съ 1816 г. ежегодно 2,400 руб. съ цѣлью образованія капитала на устройство особаго отдѣленія мореходныхъ наукъ. Новое училище разсчитано было на 24 казенныхъ воспитанника; въ программу преподаванія, кромѣ общихъ предметовъ, турецкаго, греческаго и итальянскаго языковъ, включались навтическія науки, кораблестроеніе и практическія занятія; къ послѣднимъ относились астрономическія наблюденія, осмотръ судовъ съ объясненіями, упражненія по черченію и строеніе судовъ въ самомъ училищѣ, плаваніе на парусныхъ судахъ, обученіе плаванію и стрѣльбѣ изъ пушекъ и пріемамъ ружья «по уваженію, что и коммерческія суда въ нѣкоторыхъ случаяхъ должны защищаться». Окончившіе курсъ, подобно воспитанникамъ петербургскаго училища, освобождались отъ взятія въ рекруты и отъ тѣлеснаго наказанія и исключались изъ подушнаго оклада [1]).

Спустя нѣкоторое время послѣ открытія названныхъ училищъ Архангельскимъ гражданскимъ губернаторомъ возбуждено было въ 1839 г. ходатайство объ учрежденіи навигаціонныхъ классовъ при уѣздныхъ училищахъ въ Архангельскѣ и Кеми, такъ какъ жители этихъ городовъ «почти исключительно занимающіеся морскими промыслами, имѣютъ надобность и охоту къ изученію самонужнѣйшихъ для мореплава-

---

[1]) В. П. С. З. 6783.

нія свѣдѣній». При ближайшемъ разсмотрѣніи дѣла присоединеніе къ мѣстнымъ училищамъ мореходныхъ школъ признано было неудобнымъ, и въ 1842 г. открыты были въ Архангельскѣ и Кеми самостоятельные шкиперскіе курсы, съ отпускомъ на первоначальное обзаведеніе по 500 руб. на каждый, а на содержаніе обоихъ 3,800 руб. ежегодно. Къ посѣщенію курсовъ допускались безплатно вольноприходящіе всѣхъ званій и всякаго возраста. Кромѣ общей грамоты, слушателей знакомили съ постройкою и оснащеніемъ судовъ, для чего они посѣщали въ Архангельскѣ тамошнее адмиралтейство, а въ Кеми частныя суда; на лѣтнее время, для практическихъ занятій въ мореплаваніи, ежегодно нанималось парусное судно, а впослѣдствіи разрѣшено было курсамъ построить для этой цѣли собственное судно. Первоначально шкиперскіе курсы учреждены были временно на 6 лѣтъ, но затѣмъ они были продолжены на тотъ же срокъ, а въ 1853 г. существованіе курсовъ продлено было еще на десять лѣтъ, причемъ воспитанники, окончившіе ученіе и занимавшіеся торговымъ мореходствомъ, освобождены были отъ рекрутской повинности. Наконецъ въ 1863 г. постановлено было оставить шкиперскіе курсы на прежнемъ основаніи; при этомъ слушателямъ, кончившимъ курсъ и сдѣлавшимъ четыре морскія кампаніи къ берегамъ Норвегіи и обратно, предоставлено было подвергаться испытанію на званіе штурманскаго помощника, а спустя четыре года службы на купеческихъ судахъ въ означенной должности они допускались къ экзамену на званіе штурмана; выдержавшіе указанныя испытанія освобождались отъ подушнаго оклада и снабжались безсрочными паспортами·

На ряду съ указанными выше училищами надлежитъ упомянуть о мореходныхъ школахъ Прибалтійскаго края, возникновеніе которыхъ также относится къ разсматриваемому періоду исторіи нашего купеческаго мореплаванія. Важнѣйшая изъ нихъ Рижская навигаціонная школа основана была въ 1839 г., первоначально въ видѣ частнаго матросскаго училища, шкиперомъ Фоссомъ и спустя пять лѣтъ взята было въ управленіе Рижскаго биржеваго комитета, желавшаго расширить училище для подготовленія въ немъ штурмановъ и шкиперовъ. Въ 1849 г. школа перешла въ вѣдомство министерства народнаго просвѣщенія, и тогда же утвержденъ былъ уставъ для управленія школою и программа преподаванія; послѣдняя, кромѣ общихъ и нѣкоторыхъ морскихъ наукъ, обнимала также правила о веденіи журналовъ и другихъ корабельныхъ книгъ, объ употребленіи математическихъ инструментовъ, о судовыхъ документахъ, вексельныхъ и фрахтовыхъ вычисленіяхъ и т. п. Къ пріему въ школу допускались только такіе молодые люди, въ возрастѣ отъ 14 до 30 лѣтъ, которые при склонности къ мореплаванію, находились уже въ морѣ не менѣе пяти мѣсяцевъ и достигли въ практической морской службѣ званія матроса. Ученіе производилось только въ зимніе мѣсяцы по закрытіи навигаціи, а въ навигаціонное время воспитанники обязаны были пріискивать себѣ мѣста на купеческихъ судахъ и по возвращеніи изъ плаванія представлять свидѣтельства о практикѣ на морѣ. Испытаніе учениковъ, по окончаніи ими курса, производилось въ особой коммисіи, учрежденной при Рижскомъ магистратѣ, которымъ назначался и предсѣдатель коммисіи, а членами были

флотскій офицеръ, старшій учитель математическихъ наукъ въ мѣстной гимназіи, учитель навигаціонныхъ наукъ въ училищѣ, начальникъ лоцмановъ, два шкипера, два судовладѣльца и нѣсколько представителей отъ биржеваго комитета. Для полученія званія штурмана требовалось прослужить на купеческихъ судахъ не менѣе трехъ навигацій и выдержать испытаніе въ коммисіи, причемъ аттестатъ на указанное званіе выдавался лишь послѣ практическаго плаванія еще въ теченіе двухъ навигацій. Въ 1853 г., по представленію Лифляндскаго, Эстляндскаго и Курляндскаго генералъ-губернатора, воспитанникамъ, окончившимъ курсъ Рижской навигаціонной школы, по освобожденію отъ рекрутской повинности и подушнаго оклада, дарованы были тѣ-же права, которыя присвоены были воспитанникамъ училищъ торговаго мореплаванія.

Учрежденіе другой мореходной школы въ Прибалтійскомъ краѣ относится къ значительно болѣе позднему времени; она открыта была въ 1861 г., вслѣдствіе ходатайства Либавскаго торговаго комитета, въ видѣ спеціальнаго навигаціоннаго курса при мѣстномъ уѣздномъ училищѣ. Согласно подробнымъ правиламъ, утвержденнымъ для названнаго курса, онъ состоялъ изъ трехъ отдѣленій, причемъ первыя два низшія отдѣленія устроены были въ видѣ добавочныхъ классовъ къ старшимъ классамъ училища, и воспитанники, желавшіе посвятить себя мореплаванію, сверхъ общихъ предметовъ, обязаны были изучать нѣкоторыя спеціальныя науки, какъ морскую географію, подробное описаніе морей и проливовъ, знаніе и употребленіе морскихъ картъ, исторію замѣчательнѣйшихъ морскихъ плаваній и открытій, купеческое сче-

товодство и корреспонденцію по торговымъ дѣламъ, англійскій языкъ. Въ высшемъ отдѣленіи программа преподаванія обнимала плоскую и сферическую тригонометрію въ примѣненіи къ мореплаванію, стереометрію, морскую астрономію и географію, знаніе и употребленіе морскихъ инструментовъ, механику и оптику, теорію корабельной службы и корабельныхъ маневровъ, основныя начала кораблестроенія, веденіе корабельныхъ книгъ, знаніе законовъ торговаго мореплаванія, относящихся къ зафрахтованіямъ, застрахованіямъ, аваріямъ, бодмереямъ и т. п. Курсъ ученія въ высшемъ отдѣленіи полагался полугодичный, отъ 15 сентября до 15 марта, причемъ къ слушанію его не допускались такіе воспитанники, которые не совершили, по крайней мѣрѣ, одной кампаніи или навигаціи. По окончаніи ученія слушатели подвергались особому испытанію въ учрежденномъ высшимъ начальствомъ испытательномъ для шкиперовъ и штурмановъ комитетѣ и сообразно обнаруженнымъ познаніямъ, получали аттестаты на званіе штурманскихъ кандидатовъ 1-го или 2-го класса; въ званіи штурмановъ они могли быть утверждены не иначе, какъ по совершеніи въ теченіе трехъ лѣтъ дальнихъ морскихъ кампаній и по надлежащемъ усвоеніи на практикѣ порядка корабельной службы.

Перечисленныя учебныя заведенія значительно превосходили существовавшія ранѣе водоходныя школы; нѣкоторыя изъ нихъ по объему преподаванія и надлежащей постановкѣ дѣла обученія представляли для того времени весьма совершенный типъ спеціальныхъ учебныхъ заведеній. Тѣмъ не менѣе они не могли въ достаточной мѣрѣ удовлетворить потребности ку-

неческаго мореплаванія въ опытныхъ судоводителяхъ. Въ этомъ отношеніи нельзя не замѣтить, что число училищъ, изъ которыхъ одни основаны были въ началѣ тридцатыхъ годовъ, а другія значительно позднѣе, было еще весьма незначительно; при самомъ основаніи ихъ не имѣлось въ виду опредѣленнаго плана, и они учреждались въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ Имперіи случайно, вслѣдствіе ходатайствъ мѣстнаго начальства или купечества, причемъ программы обученія не были между собою согласованы и обнимали во всѣхъ училищахъ, за исключеніемъ шкиперскихъ курсовъ, весьма значительное число какъ общихъ, такъ и спеціальныхъ предметовъ. При этомъ практическія занятія по мореплаванію, хотя и предполагались въ правилахъ объ училищахъ, не были однако, организованы надлежащимъ образомъ, и свѣдѣнія, которыя пріобрѣтались оканчивающими воспитанниками, носили по преимуществу теоретическій характеръ. Еще въ 1837 г. Новороссійскій и Бессарабскій генералъ-губернаторъ во всеподданнѣйшей запискѣ представлялъ, что хотя для образованія хорошихъ мореходцевъ учреждены въ С.-Петербургѣ и Херсонѣ училища торговаго мореплаванія, изъ коихъ и выходятъ молодые люди съ надлежащимъ образованіемъ, но судохозяева, видя въ нихъ одни теоретическія свѣдѣнія, безъ достаточной практики, не всегда рѣшаются довѣрять имъ свои корабли, отчего воспитанники эти затрудняются въ средствахъ къ своему существованію и остаются для общества безполезными. Губернаторъ ходатайствовалъ о разрѣшеніи воспитанникамъ поступать, по желанію, на казенныя суда, съ содержаніемъ отъ флотскаго вѣдомства, впредь пока они пріищутъ себѣ мѣста на частныхъ

судахъ. Эта мѣра обезпечивала до нѣкоторой степени быть самихъ учениковъ мореходныхъ школъ, но она не могла доставить имъ тѣхъ практическихъ знаній которыя могли быть пріобрѣтены только при плаваніи на купеческихъ судахъ. Поэтому въ 1839 г., для облегченія воспитанникамъ училищъ торговаго мореплаванія поступленія на коммерческія суда, постановлено было въ видѣ опыта, впредь до усмотрѣнія, вмѣнить въ законную обязанность россійскимъ судохозяевамъ требовать изъ училищъ торговаго мореплаванія по одному выпущенному изъ нихъ воспитаннику съ производствомъ имъ отъ себя приличнаго содержанія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, было объявлено, чтобы съ 1840 г. не иначе признавать шкиперовъ и штурмановъ, какъ имѣющихъ свидѣтельства объ окончаніи курса въ названныхъ училищахъ или выдержавшихъ испытаніе при портахъ по распоряженію мѣстныхъ начальствъ. Это распоряженіе вѣрнѣе достигало указанной выше цѣли—доставить воспитанникамъ практическое морское образованіе, но въ то же время оно породило немаловажныя затрудненія для торговаго мореходства и вызывало жалобы со стороны купечества; по установленному тогда порядку, судно, готовившееся къ отходу, задерживалось въ портѣ до полученія судохозяиномъ воспитанника или свидѣтельства отъ училища о неимѣніи таковаго для командированія въ плаваніе. При этомъ предъявленіе свидѣтельства требовалось безразлично отъ всѣхъ судовладѣльцевъ и въ продолженіи всего времени навигаціи, хотя бы по имѣющимся свѣдѣніямъ уже не оставалось сомнѣнія, что въ училищахъ не имѣется свободныхъ воспитанниковъ [1]).

---

[1]) Арх. Д. Т. и М., Опись 2 отд., д. 820.

Само собою разумѣется, что означенный порядокъ, при отдаленности многихъ портовъ отъ училищъ торговаго мореплаванія, вызывалъ весьма продолжительную переписку и порождалъ многочисленныя задержки и проволочки для судопромышленниковъ. Требованіе объ обязательномъ пріемѣ на суда воспитанниковъ признавалось купечествомъ тѣмъ болѣе стѣснительнымъ, что окончившіе казенныя училища, или кадеты, какъ они назывались, не приносили корабельщикамъ существенной пользы; какъ указывало купечество, они, по нѣжному своему воспитанію, не могли переносить лишеній и трудностей, которымъ необходимо подвергаются моряки, и предъявляли къ судохозяевамъ болѣе широкія требованія, нежели иностранные штурманы и шкиперы. Число опытныхъ судоводителей, вышедшихъ изъ С.-Петербургскаго и Херсонскаго училищъ торговаго мореплаванія, было весьма незначительно; въ послѣднемъ изъ названныхъ учебныхъ заведеній, за время отъ перваго выпуска въ 1838 г. до 1857 г. только два воспитанника искали и получили званіе шкипера, а между тѣмъ правительство на содержаніе этого училища пожертвовало въ указанный 19-лѣтній періодъ до 150 т. руб. Вообще нельзя не заключить, что мореходныя школы, учрежденныя въ первой половинѣ настоящаго столѣтія, главнымъ образомъ, по причинѣ ихъ малочисленности и отсутствія общаго плана въ ихъ устройствѣ, не оказали замѣтнаго вліянія на улучшеніе состава судоводителей на купеческихъ судахъ. Упомянутый выше корабельный мастеръ Бухтѣевъ сообщалъ въ 1839 г., что шкиперы въ южныхъ портахъ «люди безъ всякаго образованія, многіе безграмотные; познанія въ

навигаціи ограничиваются знаніемъ компаса, а многіе не знаютъ даже этого и плаваютъ по какой-то безотчетной наметанности, въ родѣ инстинкта» [1]). Сенаторъ Жемчужниковъ, въ рапортѣ своемъ о ревизіи Таганрогскаго градоначальства въ 1845 г., доносилъ, что «по удостовѣренію всѣхъ негоціантовъ нѣтъ образованныхъ и опытныхъ русскихъ шкиперовъ. Въ Херсонскомъ училищѣ торговаго мореплаванія воспитывается всего шесть дѣтей мѣстныхъ жителей городовъ Азовскаго моря—весьма недостаточное число для снабженія сего моря опытными русскими матросами». Изъ свѣдѣній мѣстныхъ таможенъ видно, что въ 1840 г. русскихъ шкиперовъ на купеческихъ судахъ было 26, иностранныхъ 138; въ 1841 г. русскихъ 24, а иностранцевъ 151; въ 1842 г. русскихъ 29, а иностранныхъ 140; такимъ образомъ русскіе подданные въ числѣ судоводителей составляли не болѣе одной шестой части [2]).

Обращаясь отъ мѣропріятій относительно судостроенія и экипажа на купеческихъ судахъ къ вопросу о поощреніи торговаго мореплаванія и усиленіи активной морской торговли русскаго купечества, надлежитъ замѣтить, что относящіяся сюда предположенія Комитета 1827 г. вошедшія въ дополнительныя правила, изданныя въ 1830 г., а затѣмъ и въ сводъ законовъ [3]), имѣли цѣлью устранить существовавшія затрудненія для развитія мореходнаго промысла и установить нѣкоторыя покровительственныя мѣры въ пользу русскихъ судопромышленниковъ. Право заниматься мореплаваніемъ на построенныхъ въ Россіи судахъ

[1]) Арх. Д. Т. и М., опись 2 отд., д. 541.
[2]) Арх. Д. Т. и М., опись 2 отд., д. 731.
[3]) Уст. Торг., ст. 183, 184, 186; Св. Уст. Тамож., ст. 831, 833.

предоставлено было всѣмъ состояніямъ россійскихъ подданныхъ безъ записки въ торговые разряды. Затѣмъ россійскимъ мореходнымъ судамъ дарована была въ теченіе десяти лѣтъ льгота отъ футовой и крѣпостной пошлины; мелкія суда вмѣстимостью не болѣе 10 ластовъ, освобождены были отъ якорныхъ, ластовыхъ и другихъ подобныхъ сборовъ, а прочимъ судамъ дозволено пользоваться этою льготою въ теченіе трехъ навигацій со времени изданія закона. Далѣе, объявлено было, что спустя два года послѣ обнародованія постановленія 12 февраля 1830 г., каботажное плаваніе разрѣшается однимъ россійскимъ подданнымъ, исключая портовъ Чернаго и Азовскаго морей, гдѣ оно дозволено было иностраннымъ судамъ на десять лѣтъ. Наконецъ, устранены были излишнія формальности относительно полученія патентовъ на поднятіе русскаго флага, причемъ выдача ихъ, по требованію судохозяевъ, возложена была на портовыя начальства или гдѣ таковыхъ нѣтъ, на приморскія таможенныя учрежденія.

Наиболѣе существенное изъ изложенныхъ постановленій, объявлявшее каботажное плаваніе исключительною привилегіею русскихъ подданныхъ, распространено было первоначально только на сѣверные наши порты: что касается Чернаго и Азовскаго морей, то разрѣшеніе заниматься тамъ каботажемъ, предоставленное иностранцамъ до 1840 г., продолжено было еще на пять лѣтъ. Мѣра эта вызвана была опасеніями, что при незначительности числа русскихъ судовъ въ мѣстныхъ портахъ, устраненіе иностранныхъ судопромышленниковъ могло бы повлечь за собою немаловажныя затрудненія для торговли и ли-

шило бы жителей прибрежныхъ мѣстъ удобныхъ сообщеній по морю. Отсутствіе достаточнаго числа русскихъ судовладѣльцевъ вызывало и впослѣдствіи необходимость въ дальнѣйшей отсрочкѣ упомянутаго постановленія. Въ 1845 г., когда истекалъ срокъ, допущенный для иностраннаго каботажа въ южныхъ портахъ, начальникъ черноморской береговой линіи доносилъ, что запрещеніе иностранцамъ прибрежнаго плаванія не можетъ быть примѣнено къ портамъ восточнаго берега Чернаго моря «безъ большихъ неудобствъ и безъ явнаго вреда для торговли, едва только зараждающейся въ семъ краѣ; товары, привозимые на турецкихъ кочермахъ въ Редутъ и Сухумъ, не предназначаются, собственно, для мѣстнаго потребленія, они подвергаются тамъ только карантинному очищенію и потомъ развозятся по всему протяженію восточнаго берега Чернаго моря. На пространствѣ отъ Кубани до Ингура, въ занятыхъ нами пунктахъ, почти нѣтъ торговаго населенія, и мѣстнаго каботажнаго судоходства тамъ вовсе не существуетъ; немногіе только изъ закубанскихъ поселянъ, торгующихъ въ Анапѣ, имѣютъ свои мореходныя лодки, всѣ же прочіе торговцы на береговой линіи перевозятъ товары на турецкихъ чектырмахъ». Въ виду описаннаго положенія мѣстнаго судоходства право заниматься каботажнымъ плаваніемъ по восточному берегу Чернаго моря предоставлено было иностраннымъ судопромышленникамъ сначала до 1849 г., затѣмъ до 1853 г. и впослѣдствіи постепенно было ограничиваемо, пока окончательно не было отмѣнено въ шестидесятыхъ годахъ текущаго столѣтія [1]).

[1]) Дѣло Д. Вн. Т. I Отд. отъ 27 Марта 1857 г.

На ряду съ постановленіемъ о каботажномъ плаваніи, вліяніе котораго могло обнаружиться лишь впослѣдствіи, немаловажное значеніе имѣли и другія льготы, предоставленные судопромышленникамъ дополнительными правилами 1830 года. Въ частности, нельзя не упомянуть объ устраненіи формальностей, существовавшихъ относительно выдачи корабельныхъ документовъ. Какою сложностью отличались эти формальности, можно видѣть изъ того, что ходатайство о полученіи патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ проходило до окончательнаго разрѣшенія не менѣе шестнадцати инстанцій. Прежде всего, судопромышленникъ долженъ былъ испросить отъ мѣстной верфи или отъ корабельнаго мастера свидѣтельство о благонадежности судна. Это свидѣтельство вмѣстѣ съ копіею съ корабельной крѣпости представлялось въ департаментъ внутренней торговли при прошеніи о выдачѣ свидѣтельства на полученіе патента изъ государственной адмиралтействъ-коллегіи. Второе свидѣтельство представлялось опять при просьбѣ въ адмиралтействъ-коллегію, которая передавала дѣло въ иностранную экспедицію. Послѣдняя докладывала ходатайство, снова черезъ коллегію, начальнику морского штаба, который входилъ съ представленіемъ въ Комитетъ министровъ. Комитетъ, съ Высочайшаго соизволенія, разрѣшалъ выдачу патента, и начальникъ штаба, получивъ о томъ увѣдомленіе, сообщалъ въ адмиралтействъ-коллегію. Послѣдняя давала указъ исполнительной экспедиціи, которая, получивъ указъ, испрашивала новаго указа на закупку ковчега и кистей, а затѣмъ предписывала казначею произвести покупку и сообщала ученому департаменту о напе-

чатанія патента. Ученый департаментъ давалъ отъ себя предписаніе морской типографіи, которая по напечатаніи патента отсылала его въ исполнительную экспедицію, а изъ послѣдней патентъ отсылался въ иностранную коллегію, которая прикладывала къ нему государственную печать, за что взималась 50-рублевая пошлина. Ковчегъ и кисти, купленныя казначеемъ, сдавались въ магазинъ, изъ котораго коммисаръ отпускалъ ихъ не иначе, какъ по особому указу [1]).

Само собою разумѣется, что переписка о выдачѣ патента, которая проходила такое множество инстанцій, требовала продолжительнаго времени, и по свидѣтельству современнаго писателя, «самый короткій срокъ для соблюденія всѣхъ сихъ обрядовъ можно положить три мѣсяца, а иногда сія переписка продолжалась полгода и болѣе». Неудивительно поэтому, что судовладѣльцы, если представлялась возможность, предпочитали вовсе не получать патентовъ на поднятіе русскаго флага и отправляли свои суда въ заграничное плаваніе безъ корабельныхъ документовъ. Въ 1829 г. обнаружено было, что купеческое судно «Св. Николай» отпущено было изъ Архангельскаго порта за границу, не имѣя патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ. На запросъ департамента внутренней торговли по этому случаю, мѣстная таможня отвѣчала, что «на всѣ понынѣ отходящіе отъ порта россійскіе корабли таковыхъ патентовъ купечествомъ представлено не было, и имѣются ли таковые у онаго, таможнѣ неизвѣстно». При дальнѣйшемъ разсмотрѣніи дѣла обнаружилось, что порядокъ выдачи патентовъ

---

[1]) *Неболсинъ*, Статистическія записки, ч. II, стр. 114.

былъ болѣе или менѣе опредѣленно установленъ въ законѣ только для черноморскихъ портовъ, и это обстоятельство облегчало уклоненіе отъ выборки документовъ; но независимо отъ этой существовала и болѣе важная причина: по произведенному разсчету оказалось, что за патентъ на большое плаваніе для судна въ 256 ластовъ взимались слѣдующіе сборы: за патентъ 18 руб., за ковчегъ и кисти 110 руб., на содержаніе магазинъ по 10 коп. съ рубля—12 р. 80 к., за приложеніе печати 50 руб., ластовыхъ по 1 руб. съ ласта—256 руб., всего 446 р. 80 к. Архангельскій купецъ А. Поповъ въ прошеніи, поданномъ тогда министру финансовъ, справедливо указывалъ, что уплата 400 р. за патентъ крайне обременительна, ибо она составляетъ 10% стоимости судна. Департаментъ внутренней торговли, желая установить для выдачи патентовъ нѣкоторыя облегченія, обратился въ морское министерство съ запросомъ, «когда именно, по какимъ морскимъ случаямъ и для какой цѣли учреждены оные патенты,—необходимы ли они, и если необходимы, то для облегченія поощренія и распространенія нашего торговаго мореплаванія не можно ли допустить полученіе одвихъ патентовъ безъ ковчега, серебряныхъ кистей и шнуровъ, или нельзя ли замѣнить ихъ другими актами» [1]). Вопросъ этотъ былъ разрѣшенъ дополнительными правилами 1830 г., которыя установили болѣе простой порядокъ выдачи патентовъ непосредственно таможенными учрежденіями или портовыми начальствами; вмѣстѣ съ тѣмъ отмѣнены были упомянутыя выше обременительныя пошлины.

---

[1]) Арх. Д. Т. и М., Опись 2 Отд., д. 116.

Указанныя льготы, несомнѣнно, облегчали занятіе мореходнымъ промысломъ, но едва-ли онѣ могли оказать рѣшительное вліяніе на конкуренцію русскаго купечества съ иностранными судопромышленниками. Въ этомъ отношеніи нельзя не признать, что покровительство, которое предполагалось установить въ пользу русской морской торговли, было не достаточно и не могло достигнуть желательной цѣли. Упомянутыя облегчительныя правила устраняли только существовавшія ранѣе неудобства для развитія купеческаго мореплаванія, но не представляли для промышленниковъ непосредственныхъ выгодъ, болѣе или менѣе значительныхъ, подобно навигаціоннымъ преміямъ, выдача которыхъ прекращена была въ 1816 г. Указанныя мѣры и со стороны купечества признавались недостаточными, и оно ходатайствовало или о возстановленіи премій, или о дарованіи торговому мореходству тарифныхъ льготъ, въ видѣ пониженія пошлинъ на товары, отпускаемые или привозимые на россійскихъ судахъ. Но эти ходатайства не были приняты во вниманіе при разработкѣ предположеній, вошедшихъ въ дополнительныя правила 1830 г. Какъ сообщалось въ то время въ издаваемой при министерствѣ финансовъ Коммерческой Газетѣ, «не согласно было бы ни съ духомъ времени, ни со сдѣланными опытами, ниже съ отношеніемъ и положеніемъ Россіи, обращаясь къ обветшалой системѣ, приносить безполезныя пожертвованія такой отрасли промышленности, которая по устраненіи препятствій и съ дарованіемъ нынѣшнихъ облегченій должна сама собой возвыситься до свойственной ей степени усовершенствованія».

Вопросъ о навигаціонныхъ преміяхъ и вообще объ оказаніи болѣе дѣйствительнаго покровительства русскимъ судопромышленникамъ вновь возбужденъ былъ въ 1845 г., по инпціативѣ извѣстнаго коммерческаго дѣятеля В. А. Попова [1]). Въ запискѣ о мѣрахъ къ развитію внѣшней торговли, поданной на Высочайшее имя, Поповъ подробно останавливался на причинахъ слабыхъ успѣховъ русскаго мореходства. Онъ указывалъ, между прочимъ, что въ 1827 г. «въ числѣ 109 отпускавшихъ отъ С.-Петербургскаго порта домовъ, россійскихъ коренныхъ негоціантовъ, кромѣ тайнаго совѣтника Демидова, было только четыре дома; отъ Архангельскаго порта въ 1780 г., въ числѣ 48 торговавшихъ за море купцовъ, природныхъ россіянъ было 40 домовъ, а въ 1827 и 1828 гг. не было уже тамъ ни одного отпускателя, да и на биржу

---

[1]) Дѣятельность свою онъ началъ 17-лѣтнимъ юношею въ 1784 году, когда вступилъ въ управленіе дѣлами отца своего А. И. Попова по хлѣбной торговлѣ. Основательно образованный и лично знакомый съ торговыми центрами Англіи и Голландіи, онъ умѣлъ поддержать добрую славу фирмы, основанной отцомъ. Съ 1804 г. по 1819 г. онъ состоялъ въ Архангельскѣ представителемъ 34 гамбургскихъ страховыхъ обществъ. Въ 1804 г. по его проекту учрежденъ былъ въ Архангельскѣ общественный запасный хлѣбный магазинъ, затѣмъ онъ принималъ дѣятельное участіе въ казенныхъ поставкахъ во время наступившей войны. Особенно обширна была его судостроительная дѣятельность. Въ 1809 году имъ построено было съ подряда 134 военныхъ корабля, а въ слѣдующемъ году въ Архангельскѣ 25 торговыхъ судовъ. Въ то же время онъ имѣлъ своихъ 26 судовъ, на которыхъ отправлялъ хлѣбъ и другіе товары за границу. Кромѣ того, ему принадлежали и сахарные заводы въ Архангельскѣ. Неудачи и потери, понесенные имъ во время войны, заставили его сократить обороты, а затѣмъ въ 1818 г. торговый домъ Попова окончательно закрылся. Не ограничиваясь практическою дѣятельностью, онъ написалъ нѣсколько брошюръ о внѣшней торговлѣ и вексельномъ курсѣ, напечатанныхъ въ 1830 и 1833 гг. Послѣднимъ актомъ дѣятельности Попова было учрежденіе въ 1847 г., по его проекту, въ Архангельскѣ общественнаго банка. Въ томъ же году онъ скончался въ С.-Петербургѣ, 80 лѣтъ отъ роду. Ср. *Огородниковъ*, „Очеркъ“, стр. 267.

купечество не собирается, потому что биржи нѣтъ, все пришло въ совершенное обладаніе иностранцевъ». Причины упадка русской морской торговли заключались, по мнѣнію В. А. Попова, въ отсутствіи покровительственныхъ законовъ, тѣмъ болѣе необходимыхъ, что иностранные судопромышленники имѣютъ предъ русскими многія преимущества. Особенное значеніе имѣла въ этомъ отношеніи разница въ корабельныхъ сборахъ. Въ запискѣ Попова указывается, что россійскій корабль въ 300 тоннъ платилъ въ то время въ Лондонѣ сборовъ 56 ф. ст., кромѣ другихъ расходовъ, что составляло около 1,500 руб. ассигнаціями, тогда какъ англійское судно въ С.-Петербургѣ уплачивало только 5 руб. лоцманскихъ и ластовыхъ по 10 коп. съ ласта, за маяки же и безопасную стоянку въ гавани не платило ничего. Такая же разница существовала и въ отношеніи другихъ націй: такъ, по разсчету Попова, русскіе платили во Франціи съ корабля въ 200 тоннъ 1,272 фр., въ Соединенныхъ Штатахъ Америки по доллару съ тонны и т. д.

Мѣры, предложенныя въ запискѣ для оживленія активной морской торговли, заключались въ слѣдующемъ. Поповъ предлагалъ, прежде всего, повысить ластовый сборъ и вмѣсто 10 к. взимать съ ласта со всѣхъ судовъ, за исключеніемъ русскихъ каботажныхъ, 1 р. 50 к., каковой сборъ долженъ былъ доставить ежегодный доходъ въ 1.500,000 руб. Сумма эта, по разсчету Попова, могла быть вполнѣ достаточна для выдачи навигаціонныхъ премій за заграничное плаваніе русскихъ судовъ, въ размѣрѣ отъ 3 до 15 руб. съ тонны, смотря по отдаленности плаванія. Для завѣдыванія указанными доходами, поступающими отъ

ластоваго сбора, и выдачею премій, предлагалось учредить при департаментѣ внутренней торговли, подъ предсѣдательствомъ директора, навигаціонный совѣтъ изъ четырехъ членовъ, избираемыхъ черезъ каждые четыре года изъ кореннаго русскаго купечества. Совѣту предоставлялось расходовать упомянутыя суммы, кромѣ премій, на удовлетвореніе разныхъ нуждъ торговаго мореходства, между прочимъ на устройство навигаціонныхъ классовъ при училищахъ въ приморскихъ городахъ, на поощреніе рыбныхъ и другихъ морскихъ промысловъ и т. п.

Предположенія В. А. Попова подверглись разсмотрѣнію въ особомъ комитетѣ, учрежденномъ по Высочайшему повелѣнію подъ предсѣдательствомъ графа Орлова, но не получили практическаго осуществленія. Повышеніе ластовыхъ сборовъ признавалось комитетомъ неудобнымъ, такъ какъ оно повело бы къ увеличенію фрахтовъ, что отразилось бы на цѣнѣ отпускныхъ товаровъ и вызвало бы затрудненія для торговли. Что касается навигаціонныхъ премій, то комитетъ нашелъ, что установленіе такого покровительства въ пользу русскаго купечества противорѣчило бы торговымъ трактатамъ, которыми исключались преимущества, прямыя или косвенныя, въ отношеніи сбыта товаровъ на національныхъ судахъ. Лишь относительно тѣхъ государствъ, съ которыми не заключено было трактатовъ, могло быть допущено повышеніе корабельныхъ и прочихъ сборовъ. Подобная мѣра не имѣла серьезнаго практическаго значенія, такъ какъ соглашеніе о равенствѣ сборовъ существовало уже въ то время между Россіею и важнѣйшими морскими державами; она осуществлена была указомъ 19 Іюня 1845 г.

«Принимая во вниманіе, говорится въ этомъ указѣ, что суда, плавающія подъ россійскимъ флагомъ, равно и товары, въ нихъ погруженные, обложены во многихъ иностранныхъ портахъ болѣе или менѣе значительными надбавочными пошлинами, между тѣмъ какъ въ портахъ Имперіи не дѣлается никакого различія въ количествѣ таможенныхъ пошлинъ между россійскими и иностранными кораблями, и даже въ отношеніи къ корабельнымъ сборамъ иностранный флагъ въ весьма немногихъ только случаяхъ обложенъ болѣе, чѣмъ россійскій, — повелѣваемъ: 1) каботажное судоходство впредь предоставить исключительно, какъ то было и донынѣ, въ пользу россійскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ россійскимъ флагомъ; 2) съ товаровъ, привозимыхъ подъ иностраннымъ флагомъ, какого бы они происхожденія ни были, взыскивать надбавочную пошлину въ 50 процентовъ сверхъ пошлины, тарифными постановленіями на сіи товары положенной; 3) съ иностранныхъ судовъ взыскивать въ нашихъ портахъ ластовый сборъ по 1 р. с. съ ласта за приходъ тѣхъ судовъ, и столько же за отходъ». Далѣе, однако, оговаривалось, что «изъ постановленій §§ 2 и 3 исключаются суда тѣхъ націй, у коихъ, по особымъ трактатамъ или другимъ распоряженіямъ, россійскій флагъ пользуется уже равенствомъ съ національнымъ флагомъ или съ флагомъ націй, наиболѣе благопріятствуемыхъ, такъ какъ суда сихъ націй должны имѣть въ портахъ Имперіи и Великаго Княжества Финляндскаго совершенное равенство съ судами россійскими, въ отношеніи къ платежу таможенныхъ и корабельныхъ пошлинъ». Слѣдующими параграфами закона постано-

влялось, что различіе относительно сборовъ отмѣнено будетъ въ пользу каждой націи, которой правительство предоставитъ россійскому флагу совершенное взаимство» [1]). Упомянутыя дополнительныя постановленія, заключавшіяся въ двухъ послѣднихъ пунктахъ, отнимали у закона его серьезное практическое значеніе, тѣмъ болѣе, что равенство между русскими судопромышленниками и иностранцами, имѣвшими на своей сторонѣ многія преимущества, не могло быть достигнуто установленіемъ взаимства относительно взиманія корабельныхъ сборовъ. Для достиженія указанной цѣли представлялось необходимымъ оказаніе русскимъ промышленникамъ болѣе дѣйствительнаго покровительства и вмѣстѣ съ тѣмъ принятіе мѣръ, которыя могли бы обезпечить прочное развитіе судостроительнаго дѣла, подготовить опытный экипажъ для купеческихъ судовъ и направить на надлежащій путь дальнѣйшее развитіе мореходной промышленности.

Въ заключеніе обзора правительственныхъ мѣропріятій по торговому мореплаванію въ разсматриваемомъ періодѣ надлежитъ упомянуть еще о нѣкоторыхъ узаконеніяхъ, имѣвшихъ цѣлью улучшить положеніе морской торговли болѣе точнымъ регулированіемъ нѣкоторыхъ вопросовъ, остававшихся неразработанными въ предшествовавшемъ законодательствѣ. Сюда относится изданіе тарифа 1819 г., въ которомъ изложены были подробныя правила о привозѣ товаровъ моремъ, вошедшія впослѣдствіи въ нынѣ дѣйствующій уставъ таможенный [2])

---

[1]) В. П. С. З. 19,112.

[2]) Уст. Там., ст. 358—363, 365—370, 372—376, 398—423 и др.

Въ слѣдующемъ году опубликованъ былъ уставъ для консуловъ, въ которомъ подробно указаны были обязанности консульскихъ агентовъ относительно судохозяевъ и экипажа, въ случаяхъ крушенія или продажи за границею русскихъ купеческихъ судовъ [1]). Въ 1836 году изданы были правила о спасеніи кораблей и судовъ, претерпѣвающихъ крушеніе или гибель на морѣ, оставшіяся въ силѣ до сего времени [2]). Въ 1843 г. введены были правила о предупрежденіи столкновеній при встрѣчахъ судовъ на морѣ [3]), а въ 1853 г. въ дополненіе къ нимъ обнародованы были постановленія объ употребленіи разноцвѣтныхъ огней на военныхъ и другихъ судахъ. Указанныя правила впослѣдствіи, въ 1867 г., замѣнены были новыми, которыя сохраняли силу до 1880 г., когда введены были нынѣ дѣйствующія постановленія, выработанныя по международному соглашенію [4]). Наконецъ, въ 1846 г. опубликовано было взамѣнъ устарѣвшихъ правилъ устава о купеческомъ судоходствѣ новое положеніе о морскомъ страхованіи, дѣйствующее безъ измѣненій до настоящаго времени [5]).

Обращаясь отъ мѣропріятій правительства къ дѣйствительному положенію русской морской торговли въ первой половинѣ настоящаго столѣтія, необходимо, прежде всего, привести нѣкоторыя общія свѣдѣнія о привозѣ и отпускѣ товаровъ, изъ коихъ выяснится значеніе, принадлежавшее морской перевозкѣ въ торговомъ обмѣнѣ Россіи съ иностранными государ-

---

[1]) П. С. З. 28444.
[2]) В. П. С. З. 9200, Уст. Торг. 478—535.
[3]) В. П. С. З. 17327.
[4]) Уст. Торг., ст. 422—446.
[5]) Уст. Торг., ст. 538—588.

ствами. Въ приводимой ниже таблицѣ сопоставлены данныя объ отпускѣ и привозѣ по Европейской торговлѣ за пятилѣтіе отъ 1830 г. до 1834 г. отдѣльно по морямъ и по сухопутной границѣ.

Отпускъ въ рубляхъ.

	1830 г.	1831 г.	1832 г.	1833 г.	1834 г.
По Бѣлому морю. . .	12.845,063	14.751,446	10.381,717	8.665,955	8.542,489
» Балтійск. » . . .	155.964,545	164.023,130	157.741,879	158.803,032	145.902,102
» Черному » . . .	50.812,617	36.299,702	40.474,274	30.934,514	28.528,188
» сухопутн. границѣ .	15.746.947	12.190,841	19.700,549	20.391,207	16.853,159

Привозъ въ рубляхъ.

	1830 г.	1831 г.	1832 г.	1833 г.	1834 г.
По Бѣлому морю . . .	1.719,579	1.155.872	521,024	685,403	659,555
» Балтійск. » . . .	131.603,178	125.800,994	129.956,329	127.723,184	149.423,450
» Черному » . . .	13.925,078	15.457,550	17.864,493	19.226,157	23.012,891
» сухопутн. границѣ .	15.510,196	12.635,219	21.645,442	18.522,626	19.395,578

Изъ приведенныхъ цифръ нельзя не заключить, что морская перевозка имѣла преобладающее значеніе во внѣшней торговлѣ Россіи; изъ товаровъ, входившихъ въ торговый обмѣнъ по европейскимъ границамъ и составлявшихъ до 9/10 всѣхъ оборотовъ Имперіи по внѣшней торговлѣ, не болѣе десятой части отпускалось извнутри страны и привозилось изъ-за границы по сухопутнымъ сообщеніямъ, весь же остальной оборотъ сосредоточивался въ морской торговлѣ. Обстоятельство это находитъ себѣ достаточное объясненіе въ удобствахъ морского пути, представлявшаго при отсутствіи желѣзныхъ дорогъ наиболѣе дешевый и скорый способъ сообщенія. Указанное значеніе морскихъ перевозокъ не сокращалось и въ послѣдующее время, какъ видно изъ данныхъ о привозѣ и отпускѣ въ сороковыхъ годахъ текущаго столѣтія,—и тогда обороты торговли по сухопутной европейской границѣ составляли не болѣе 10—12% всей стоимости товарнаго обмѣна между Россіею и ино-

странными государствами[1]). Лишь впослѣдствіи, съ проведеніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, измѣнилось вліяніе на торговлю морскихъ сообщеній, и значительно возросли обороты по привозу и отпуску чрезъ западную сухопутную границу. Что касается отдѣльныхъ морей, то первенствующее значеніе въ оборотахъ морской торговли принадлежало Балтійскому морю, на которое приходилось до $^3/_4$ всей суммы привоза по Европейской границѣ; Черное море занимало видное мѣсто только въ отношеніи отпускной торговли, вывозъ изъ южныхъ портовъ составлялъ въ указанное выше время до $^1/_6$ или $^1/_5$ части всего отпуска; напротивъ, привозъ товаровъ черезъ тѣ же порты простирался всего на одну десятую всей суммы оборотовъ привозной торговли. Наконецъ на долю сѣверныхъ нашихъ портовъ Бѣлаго моря приходилось не болѣе 4—7% отпуска и 0,5—1% привоза.

Въ зависимости отъ различій въ оборотахъ торговли по отдѣльнымъ морямъ, торговое судоходство сосредоточивалось въ разсматриваемомъ періодѣ преимущественно въ Балтійскомъ морѣ, тогда какъ прочіе порты южныхъ морей по своей торговой дѣятельности не достигли еще того положенія, какое они заняли впослѣдствіи. Въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены данныя о приходѣ судовъ заграничнаго плаванія въ главнѣйшіе русскіе порты:

	Число судовъ.					
	1825 г.	1830 г.	1835 г.	1840 г.	1846 г.	1850 г.
Архангельскъ	228	565	346	393	549	511
Кроншт.—С.-Петерб. .	1263	1423	1289	1396	1395	1594
Ревель	75	88	107	76	51	116
Рига	1002	1241	914	1047	1188	1229

[1]) *Неболсинъ*, Статистическое обозрѣніе, ч. 2, стр. 441 сл.

	Число судовъ.					
	1825 г.	1830 г.	1835 г.	1840 г.	1846 г.	1850 г.
Перновъ	97	102	57	84	56	67
Либава	182	234	121	166	90	190
Одесса	489	844	437	659	1235	801
Таганрогъ	212	412	246	294	294	447
Керчь	21	116	53	180	202	89
Астрахань	41	59	76	48	44	67
Баку	150	145	192	70	77	153

Таблица показываетъ, что первенствующее мѣсто по движенію купеческаго судоходства принадлежало Балтійскимъ портамъ, именно С.-Петербургу и Ригѣ, черезъ которые и направлялась внѣшняя наша торговля съ Европою и Америкою. Изъ привоза товаровъ за пятилѣтіе отъ 1842 г. до 1846 г. до $^3/_5$ частей приходилось на долю С.-Петербурга, а изъ всей суммы вывоза за то же время отпущено было изъ названнаго порта 39%, чрезъ Ригу 16%, а изъ прочихъ Балтійскихъ портовъ не болѣе 3%.

Между портами Чернаго моря наибольшее значеніе получила торговля Одессы, — за указанное пятилѣтіе обороты этого порта составляли по отпуску до $^3/_5$, а по привозу до $^3/_4$ всей Черноморской торговли. На ряду съ Одессою и другіе южные порты стали принимать болѣе дѣятельное участіе въ оборотахъ внѣшней торговли. Развитіе торговыхъ сношеній Черноморскихъ портовъ съ иноземными странами еще съ конца прошлаго столѣтія привлекало особенное вниманіе правительства. При самомъ возникновеніи города Одессы, въ 1795 г., для привлеченія къ нему жителей, поселенцамъ дарованы были значительныя льготы въ видѣ пособій отъ казны и освобожденія

отъ службъ и податей [1]). Затѣмъ, въ 1802 г. разрѣшено было отчислять $1/10$ изъ мѣстныхъ таможенныхъ сборовъ на устройство Одесскаго порта, а въ слѣдующемъ году отчисленіе это увеличено до $1/5$ поступающихъ доходовъ отъ таможенныхъ пошлинъ. Въ то же время для спеціальнаго изслѣдованія торговли въ южныхъ портахъ командированъ былъ министромъ финансовъ гр. Румянцевымъ камергеръ Васильчиковъ [2]). Въ 1803 г. пошлины съ привозныхъ и отпускныхъ товаровъ въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей уменьшены были на 25% противъ общаго тарифа [3]), а въ слѣдующемъ году городу Одессѣ даровано было право складки товаровъ, состоявшее въ томъ, что иностранные товары, привозимые въ портъ, могли быть складываемы на время въ магазинахъ безъ платежа таможенныхъ пошлинъ [4]). Возможность храненія товаровъ въ складахъ безъ платежа пошлинъ, которыя взимались только при выпускѣ товаровъ во внутреннія мѣста Имперіи, представлялась весьма удобною для иностранныхъ торговцевъ. Льгота эта, опредѣленная сначала на пятилѣтній срокъ, затѣмъ продолжена была нѣсколько разъ, до 1817 г., когда въ Одессѣ учреждено было портофранко, просуществовавшее до 1857 г. [5]). Въ Одессу дозволенъ былъ свободный и безпошлинный привозъ всѣхъ иностранныхъ товаровъ; вмѣстѣ съ тѣмъ допущена была безсрочная ихъ складка съ правомъ вы-

---

[1]) П. С. З. 17320.

[2]) Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 3023, св. 75, эксп. 4. П. С. З. 20121, 20319.

[3]) П. С. З. 20738.

[4]) П. С. З. 21197.

[5]) П. С. З. 26792, 27866; В. П. С. З. 28408.

воза обратно за границу безъ платежа таможенныхъ пошлинъ. Для пропуска товаровъ изъ Одессы въ другія мѣста внутри Имперіи устроена была кругомъ города таможенная черта.

Благодаря удобному географическому положенію и поощрительнымъ мѣрамъ правительства, торговая дѣятельность Одессы быстро развивалась. Лишь въ 1801 году Порта открыла доступъ въ Черное море черезъ Босфоръ для англійскихъ, голландскихъ, прусскихъ и французскихъ кораблей, а спустя два года послѣ этого къ Одесскому порту, насчитывавшему въ то время только 8,000 жит., приходило уже до 530 иностранныхъ судовъ. Привозъ товаровъ за десять лѣтъ отъ 1795 г. до 1805 г. возросъ отъ 129,492 руб. до 2.156,844 руб.; за то же время отпускъ увеличился съ 77,091 р. до 3.399,291 р. Главною статьею вывозной торговли сдѣлался хлѣбъ, и уже въ началѣ столѣтія отпускъ его простирался до 600,000 — 700,000 четвертей ежегодно. Обороты по вывозу хлѣба достигли небывалыхъ размѣровъ въ 1816—1817 гг., когда въ Европѣ былъ полный неурожай, и цѣна четверти пшеницы на Одесскомъ рынкѣ повысилась до 45 руб. Отпускъ порта въ 1816 г. составлялъ 37.717,655 руб., а въ слѣдующемъ году поднялся до 41.936,580 руб. Позднѣе, когда чрезвычайныя обстоятельства миновали, торговые обороты сократились и составляли въ двадцатыхъ и тридцатыхъ годахъ по отпуску отъ 15 до 20 милл. руб. и по привозу отъ 7 до 14 милл. руб. ежегодно. Вмѣстѣ съ развитіемъ торговли увеличивались доходы города отъ предоставленнаго ему участія въ таможенныхъ сборахъ. Изъ поступавшихъ въ пользу города пошлинъ

израсходовано было за время отъ 1794 г. до 1828 г. на устройство гавани и порта 979,382 руб. Учрежденіе порто-франко еще болѣе способствовало привлеченію къ Одессѣ новыхъ капиталовъ и направленію къ ней торговыхъ путей. Не оказывая особеннаго вліянія на общее развитіе торговли въ Черноморскихъ портахъ, порто-франко представляло для купечества города Одессы значительныя выгоды и съ теченіемъ времени преимущества, созданныя для названнаго порта, стали причинять ущербъ торговому развитію другихъ приморскихъ городовъ южной окраины. Предъ закрытіемъ порто-франко министръ финансовъ представилъ Комитету министровъ, что дарованная Одессѣ льгота достигла уже своей цѣли, и дальнѣйшее ея существованіе не соотвѣтствовало бы общимъ интересамъ Имперіи; съ другой стороны, въ виду быстраго роста города, не было уже болѣе надобности въ отчисленіи въ пользу Одессы $^1/_5$ части таможенныхъ сборовъ, доставлявшей городу ежегодный доходъ отъ 600 до 700 тыс. руб. Поэтому признано было возможнымъ отмѣнить льготы, установленныя для Одессы, и въ 1857 г. на нее распространено было дѣйствіе общаго таможеннаго тарифа [1]).

Мѣры для развитія купеческаго мореплаванія, на ряду съ Одессою, принимались и въ другихъ портахъ Чернаго и Азовскаго морей. Въ 1804 г. право складки иностранныхъ товаровъ безъ платежа таможенныхъ пошлинъ распространено было на Ѳеодосію и Таганрогъ [2]). Для усовершенствованія каботажныхъ судовъ и прибрежнаго судоходства въ Азовскомъ морѣ въ

---

[1]) В. П. С. З. 28408.

[2]) П. С. З. 22018.

1806 г. приглашены были изъ заграницы свѣдущіе голландскіе шкиперы, обязанности которыхъ опредѣлялись особою инструкціею министра коммерціи; въ 1808 г. контрактъ съ названными шкиперами былъ возобновленъ [1]). Затѣмъ, для развитія купеческаго мореплаванія и поощренія судостроенія на Азовскомъ морѣ назначенъ былъ въ 1808 г. попечитель мѣстнаго судоходства, которому ввѣрены были заботы о всѣхъ сторонахъ мореходнаго промысла: ему подчинены были маяки и купеческія верфи; на его обязанности лежало собирать подробныя свѣдѣнія о положеніи купеческаго мореплаванія и принимать мѣры къ устраненію встрѣчающихся для него затрудненій; ежегодно попечитель долженъ былъ представлять отчетъ Государю Императору [2]). Въ 1810 г. должность главнаго попечителя Азовскаго судоходства соединена была со званіемъ Таганрогскаго градоначальника [3]).

При учрежденіи упомянутой должности имѣлось въ виду сосредоточить въ рукахъ одного лица завѣдываніе дѣлами, относящимися къ морской торговлѣ и обезпечить такимъ путемъ надлежащее направленіе правительственныхъ мѣропріятій, имѣвшихъ цѣлью развитіе мѣстнаго судоходства и судостроенія. Послѣднее предположеніе въ дѣйствительности, однако, не оправдалось. Дѣятельность попечителя Азовскаго моря была весьма незначительною и еще болѣе сократилась съ 1821 г., когда учреждено было Керчен-

---

[1]) Арх. Д. Т. Сб.; дѣла Коммерцъ-коллегіи, эксп. 3, д. 330, св. 13, д. 382, св. 15.

[2]) П. С. З. 23008.

[3]) П. С. З. 24283.

ское градоначальство, къ которому отошло завѣдываніе Керченскимъ и Бердянскимъ портами. Этимъ обстоятельствомъ какъ бы упразднялась самая должность попечителя, и впослѣдствіи сенаторъ Жемчужниковъ, ревизовавшій Таганрогское градоначальство въ 1845 г., сообщалъ въ своемъ рапортѣ, что «указъ 1808 г. остается безъ всякаго примѣненія, и власть главнаго попечителя купеческаго судоходства по Азовскому морю существуетъ лишь по названію». Между прочимъ, въ рапортѣ указывалось, что упомянутые выше ежегодные отчеты о состояніи мореплаванія ни разу не представлялись на Высочайшее усмотрѣніе, а вмѣсто нихъ сообщались въ департаментъ внутренней торговли краткія вѣдомости о движеніи судоходства, причемъ свѣдѣнія эти не отличались надлежащею достовѣрностью. Въ сороковыхъ годахъ существованіе званія попечителя, согласно отзыву сенатора Жемчужникова, было «замѣтно лишь по расходамъ, употребляемымъ на содержаніе особаго чиновника и на наемъ судна для разъѣздовъ попечителя» [1]).

Изъ дальнѣйшихъ мѣропріятій правительства, направленныхъ къ оживленію торговли въ южныхъ портахъ заслуживаетъ вниманія распоряженіе 1850 г., которымъ дозволенъ былъ безпошлинный привозъ соли изъ Чернаго и Азовскаго морей въ С.-Петербургъ, Ревель, Ригу и Либаву [2]). Вопросъ о предоставленіи купечеству нѣкоторыхъ облегченій по сообщеніямъ между портами разныхъ морей возбужденъ былъ еще въ 1836 г., но тогда не полу-

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 Отд., д. 731.

[2]) П. С. З. 24407.

чилъ разрѣшенія, хотя въ видѣ изъятія дозволялось отдѣльнымъ предпринимателямъ привозить въ С.-Петербургъ товары изъ Крыма на морскихъ судахъ [1]. Вслѣдъ за упомянутымъ распоряженіемъ относительно соли допущена была перевозка моремъ изъ Черноморскихъ портовъ въ Балтійскіе также другихъ товаровъ, причемъ установлены были нѣкоторыя таможенныя формальности, имѣвшія цѣлью обезпечить тождество перевозимыхъ товаровъ и устранить контрабанду.

По мѣрѣ развитія морскихъ торговыхъ сношеній и купеческаго судоходства, обнаружилась потребность въ образованіи учрежденій для морскаго страхованія и устройствѣ правильныхъ морскихъ сообщеній между важнѣйшими приморскими центрами. Въ Одессѣ еще въ концѣ прошлаго или въ началѣ нынѣшняго столѣтія образовалась контора, принимавшая на страхъ морскіе транспорты и послужившая образцомъ для позднѣйшихъ страховыхъ предпріятій. Въ указѣ 19 Января 1812 г. учрежденіе страхованія объявлялось необходимымъ для успѣховъ Черноморской торговли. «Торговля по морямъ Азовскому и Черному, говорилось въ указѣ, при всѣхъ встрѣчаемыхъ неудобствахъ, распространила сношенія съ берегами Анатоліи болѣе прежняго, и мореплаваніе усилилось свыше всякаго чаянія. Но дальнѣйшіе успѣхи останавливаемы были тѣмъ, что не было еще учреждено застрахованія». Согласно представленію градоначальника Ѳеодосіи, утверждены были правила для образовавшагося въ то время акціонернаго об-

[1]) Арх. Д. Т. Сб., дѣло по каталогу 3958.

щества подъ фирмою «Θеодосійская Страховая Контора». Капиталъ ея опредѣленъ былъ въ 100,000 р., раздѣленныхъ на 10,000 акцій; компаніи предоставлено было принимать на страхъ суда и товары, плавающіе по Черному и Азовскому морямъ, но съ тѣмъ, чтобы сумма одного риска не превышала 8% ея складочнаго капитала, т. е. 12,000 руб. Послѣднее правило перешло затѣмъ во всѣ другіе уставы акціонерныхъ обществъ по морскому страхованію. Споры, возникавшіе съ застрахователями, должны были разрѣшаться третейскими судами на основаніи обычаевъ, существовавшихъ въ то время у Одесскаго купечества [1]). Въ 1826 г. Новороссійскій Генералъ-Губернаторъ представилъ объ учрежденіи въ Одессѣ конторы для страхованія судовъ и товаровъ отправляемыхъ отъ Одесскаго порта. Капиталъ этого новаго предпріятія назначенъ былъ въ 250,000 руб., раздѣленныхъ на 250 акцій [2]). Затѣмъ, въ 1830 г. въ Одессѣ возникли еще двѣ страховыя компаніи, съ акціонернымъ капиталомъ, въ сложности, на 700,000 руб. [3]). Вслѣдъ за названными предпріятіями въ тридцатыхъ и сороковыхъ годахъ образовался въ Одессѣ и другихъ южныхъ портахъ цѣлый рядъ страховыхъ учрежденій [4]). Таковы компаніи подъ фирмами «Страховая контора друзей торговцевъ», «Камера морскаго обезпеченія въ Азовскомъ морѣ», «Новороссійская морская страховая компанія», «Компанія соединенныхъ страховщиковъ», «Одесская морская страховая компанія друзей торгов-

---

[1]) П. С. З. 24956.

[2]) В. П. С. З. 259.

[3]) В. П. С. З. 3712, 3743.

[4]) В. П. С. З. 5162, 8582, 8726, 8592, 8646, 17079, 17895, 20177, 21225, 22950, 23023.

цевъ или Новая Филемборика», компанія «Надежда», компанія «Черное море», страховое общество «Минерва» и другія. Нѣкоторыя изъ перечисленныхъ учрежденій производили значительные обороты по страхованію морскихъ судовъ и грузовъ. Такъ, Новороссійская компанія въ 1838 г. имѣла 354 риска на парусныхъ судахъ на сумму 3.800.722 руб., на пароходахъ 1.129,501 руб. и кромѣ того на иностранныхъ корабляхъ 1.931.072 руб., всего 6.861,295 руб. [1]). Но большинство страховыхъ обществъ существовало лишь непродолжительное время, и въ самомъ началѣ пятидесятыхъ годовъ упомянутая Новороссійская компанія, общества «Минерва», «Черное море», «Надежда», «Друзей торговцевъ» и «Соединенныхъ страховщиковъ» ликвидировали свои дѣла и закрылись [2]). Не смотря на одновременное существованіе нѣсколькихъ страховыхъ предпріятій, преміи за страхованіе, въ виду непрочности морскихъ судовъ, были весьма значительны, и ежегодные платежи достигали нерѣдко 18% съ суммы риска.

Въ сѣверныхъ портахъ возникновеніе страховыхъ учрежденій относится къ болѣе позднему времени. Иностранное купечество, преобладавшее въ морской торговлѣ балтійскихъ портовъ, страховало морскіе транспорты исключительно заграницею, въ Гамбургѣ или Лондонѣ, гдѣ издавна существовали обширныя страховыя предпріятія. Въ тридцатыхъ годахъ настоящаго столѣтія, въ С.-Петербургѣ и другихъ сѣверныхъ портахъ не имѣлось учрежденій для морскаго страхованія [3]), и первое значительное предпріятіе та-

[1]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 Отд., д. 541.
[2]) В. П. С. З. 24453, 24521, 25968, 25985а, 26392.
[3]) *Неболсинъ*, Статистическія записки, ч. I, стр. 46.

кого рода образовалось въ 1847 г., когда утвержденъ былъ уставъ страховой компаніи «Надежда» для морскаго, рѣчнаго и сухопутнаго страхованія съ основнымъ капиталомъ въ 2,000,000 р., раздѣленнымъ на 20,000 акцій [1]). Затѣмъ въ 1856 г. опубликованъ былъ уставъ перваго рижскаго морскаго страховаго общества со складочнымъ капиталомъ въ 1 милл. руб. [2]). Еще ранѣе возникновенія названныхъ предпріятій, въ 1846 г. консуломъ нашимъ въ Норвегіи возбужденъ былъ вопросъ объ образованіи въ Архангельскѣ общества для взаимнаго страхованія морскихъ промысловыхъ судовъ, нерѣдко терпѣвшихъ крушенія въ Бѣломъ морѣ во время плаваній въ Норвегію, но предположеніе это тогда не осуществилось [3]). Вмѣсто общества, основаннаго на началахъ взаимности, въ 1848 г. утвержденъ былъ уставъ Архангельской морской и рѣчной компаніи, имѣвшей основной капиталъ въ 150,000 руб., но дѣятельность этого учрежденія не имѣла успѣха, и спустя семь лѣтъ оно вынуждено было ликвидировать свои дѣла [4]).

Устройство срочныхъ морскихъ сообщеній въ первой половинѣ текущаго столѣтія получило сравнительно широкое развитіе; появленіе пароваго двигателя на торговыхъ судахъ ускорило морскую перевозку, сдѣлало доставку товаровъ болѣе безопасною и устойчивою и не замедлило отразиться на развитіи постоянныхъ сообщеній между важнѣйшими центрами морской торговли. Раньше другихъ мѣстъ появились

[1]) В. П. С. З. 21009.
[2]) В. П. С. З. 30327.
[3]) Арх. Д. Т. Сб., дѣло по каталогу 3971.
[4]) В. П. С. З. 21987, 29204.

у насъ пароходы въ С.-Петербургскомъ портѣ; первый русскій пароходъ, подъ названіемъ «Фультонъ», открылъ плаваніе по р. Невѣ въ 1815 г., а съ слѣдующаго года началось правильное пароходно-пассажирское сообщеніе между С.-Петербургомъ и Кронштадтомъ, которое долгое время содержалось предпріимчивымъ англичаниномъ Бердомъ, основателемъ перваго у насъ судостроительнаго завода въ С.-Петербургѣ. Первые пассажирскіе пароходы, колесные, строившіеся изъ дерева и похожіе на нынѣшнія барки, съ котломъ по серединѣ, вдѣланнымъ въ огромную кирпичную печь, были весьма неудобны, но въ отношеніи скорости и исправнаго совершенія рейсовъ имѣли несравненныя преимущества предъ прежними парусными судами. Спустя годъ послѣ открытія пассажирскаго сообщенія Бердомъ заведены были два парохода для буксированія парусныхъ торговыхъ судовъ и лихтеровъ, перевозившихъ грузы между Кронштадтомъ и С.-Петербургомъ; буксированіе производилось только въ тихую и умѣренную погоду, причемъ плата назначена была слѣдующая: за выводъ судна изъ р. Невы за баканы Невскаго бара 100 руб., а до Кронштадта 200 руб. ассигнаціями.

Изъ-за границы первый пароходъ пришелъ къ С.-Петербургскому порту въ 1824 г.; затѣмъ въ теченіе трехъ лѣтъ пароходовъ съ моря въ приходѣ не было, а въ 1827 г. англичанину Жолиффу, пришедшему съ англійскимъ пароходомъ, разрѣшено было содержать правильныя сообщенія между С.-Петербургомъ и Лондономъ, причемъ для поощренія новаго предпріятія допущены были нѣкоторыя облегченія въ таможенныхъ правилахъ относительно досмотра и выпуска вещей и пас-

сажировъ [1]). Ранѣе этого времени между балтійскими и иностранными портами существовало лишь парусное пакетботное сообщеніе, которое часто прерывалось и не было прочно поставлено. Такъ, еще въ 1802 г. открыто было сообщеніе между Кронштадтомъ и Травемюнде, принадлежавшее герцогу Гольштейнъ-Ольденбургскому, епископу Любскому и наслѣдному принцу Мекленбургъ-Шверинскому, но спустя нѣсколько навигацій оно закрылось [2]). Первыя пароходныя предпріятія также не отличались устойчивостью. Пароходъ «Георгъ IV», открывшій упомянутыя сообщенія между С.-Петербургомъ и Лондономъ, совершалъ рейсы только до 1830 г. Въ этомъ же году двумя другими иностранными пароходами открыто было сообщеніе между С.-Петербургомъ и Любекомъ; тогда же иностранцу Шредеру разрѣшено было совершать рейсы изъ Риги въ Любекъ, причемъ дозволено было уплачивать корабельные сборы лишь одинъ разъ въ продолженіе навигаціи [3]). Затѣмъ французскому гражданину, актеру Женьесу, дарована была привилегія на устройство пароходнаго сообщенія между С.-Петербургомъ и Гавромъ; при этомъ впервые возникъ вопросъ о подданствѣ предпринимателя, и актеръ Женьесъ, проживавшій въ С.-Петербургѣ, изъ опасенія, что ему, какъ иностранцу, не разрѣшатъ сообщенія съ русскими портами, предлагалъ «вмѣсто присяги на подданство Россіи заключеніе ангажемента на службу при здѣшнихъ театрахъ на все время просимой имъ привилегіи», но въ такой гарантіи не

---

[1]) В. П. С. З. 1148.

[2]) Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 243, св. 7, эксп. 3.

[3]) В. П. С. З. 3524.

усматривалось надобности, такъ какъ до того времени сообщенія съ заграничными портами поддерживались также иностранными пароходами [1]). Въ дѣйствительности, привилегія, полученная Женьесомъ, была имъ передана Гаве, а затѣмъ перешла къ третьему предпринимателю, и въ концѣ концовъ предпріятіе это разстроилось [2]).

Въ 1830 г. разрѣшена была акціонерная компанія для содержанія пароходныхъ сообщеній между С.-Петербургомъ и Любекомъ; капиталъ компаніи опредѣленъ былъ въ 120,000 руб., раздѣленныхъ на 4,000 акцій, по 30 руб. каждая, причемъ половина всего количества должна была находиться въ рукахъ русскихъ подданныхъ [3]). Новое общество построило два парохода: «Николай I» въ 532 тонны и «Александръ» въ 534 тонны, которые совершали указанные рейсы подъ россійскимъ флагомъ, сначала одни, безъ всякой конкурренціи, а съ 1835 г. къ нимъ присоединился третій пароходъ той же компаніи подъ названіемъ «Наслѣдникъ», вмѣстимостью въ 280 тоннъ. Въ 1831 г. обществу дарована была льгота относительно ластовыхъ сборовъ, и велѣно было взимать ихъ только одинъ разъ въ навигацію за приходъ и отходъ каждаго парохода [4]). По окончаніи срока первоначальной привилегіи дѣятельность компаніи была продолжена, и затѣмъ въ 1849 г. утвержденъ былъ уставъ, содержавшій подробныя правила для веденія пароходнаго предпріятія, причемъ обществу разрѣ-

[1]) В. П. С. З. 3611.
[2]) Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 428.
[3]) В. П. С. З. 3837.
[4]) В. П. С. З. 4612, 27371.

шено было содержать сообщенія изъ С.-Петербурга и Риги не только съ Любекомъ, но и съ другими иностранными портами, но предпріятіе это не получило болѣе широкаго развитія; подъ вліяніемъ конкуренціи иностранныхъ пароходовъ и другихъ срочныхъ сообщеній оно постепенно пришло въ упадокъ и въ 1854 г. совершенно закрылось [1]).

Вскорѣ послѣ учрежденія упомянутой компаніи въ 1832 г. предоставлена была пятилѣтняя привилегія Рижскому обществу акціонеровъ на содержаніе пароходства между Ригою и Любекомъ, а по прекращеніи въ Ригѣ навигаціи между Либавою и названнымъ нѣмецкимъ портомъ [2]). Въ 1835 г. опубликованъ былъ уставъ акціонерной компаніи съ капиталомъ въ 150,000 руб. для пароходныхъ сообщеній между россійскими портами Балтійскаго моря [3]). Спустя два года французская компанія получила привилегію на плаваніе между С.-Петербургомъ и Гавромъ и поставила на эту линію два парохода «Таге» и «Парижъ», совершавшіе неоднократно рейсы въ 1838 и 1839 гг. [4]). Въ томъ же 1837 г. разрѣшено было купцамъ Верману и Мильну и барону Унгернъ-Штернбергу образовать акціонерное общество для устройства пароходнаго сообщенія между Ригою, Любекомъ и Свинемюнде, но предпріятіе это не состоялось, и указанныя сообщенія позднѣе эксплоатировались французскимъ торговымъ домомъ Карпантье [5]). Въ 1844 г. правительство вступило въ со-

[1]) В. П. С. З. 27980.
[2]) В. П. С. З. 5564.
[3]) В. П. С. З. 8062.
[4]) Арх. Д. Т. Сб., дѣло по каталогу 5567, св. 468.
[5]) В. П. С. З. 10694, 13778.

глашеніе съ Пруссіею относительно содержанія почтоваго пароходства между С.-Петербургомъ и Штеттиномъ, причемъ обѣ договаривавшіяся стороны обязались содержать для упомянутой цѣли по одному пароходу [1]). Позднѣе установились сообщенія также между С.-Петербургомъ, Ригою и Ростокомъ, содержавшіяся Ростокскою компаніею [2]).

Такимъ образомъ, въ сороковыхъ годахъ настоящаго столѣтія срочныя пароходства, совершавшія регулярные рейсы, связывали важнѣйшіе балтійскіе порты между собою и съ ближайшими съ ними нѣмецкими и другими европейскими центрами морской торговли. Къ сожалѣнію, отсутствіе опытности въ веденіи этихъ новыхъ предпріятій, недостатокъ капиталовъ и соперничество частныхъ пароходовъ и парусныхъ судовъ, забиравшихъ изъ портовъ грузы для обратныхъ рейсовъ по болѣе дешевымъ фрахтамъ, создавали для срочнаго пароходства немаловажныя затрудненія. Упомянутыя выше сообщенія существовали большею частью лишь непродолжительное время; наиболѣе крупное изъ этихъ предпріятій — любекское пароходство дѣйствовало около 24 лѣтъ; другое, возникшее для сообщеній между балтійскими портами, вынуждено было ликвидировать дѣла спустя 12 лѣтъ послѣ открытія [3]); прочія компаніи существовали еще болѣе короткое время.

Въ черноморскихъ портахъ первый русскій пароходъ, построенный въ Николаевѣ, появился въ 1828 г., а спустя два года казеннымъ пароходомъ открыто было

[1]) В. П. С. З. 17596.
[2]) В. П. С. З. 27816.
[3]) В. П. С. З. 21195.

почтовое сообщеніе между Одессою и Константинополемъ [1]). Въ 1833 г. для содержанія правильныхъ рейсовъ по той же самой линіи учреждено было черноморское пароходное общество, со складочнымъ капиталомъ въ 500,000 руб. Казною къ тому времени выстроены были три парохода, стоившіе 997,115 руб., изъ нихъ два переданы были упомянутой компаніи тотчасъ по ея открытіи, а третій предоставленъ ей съ 1836 г. [2]). Не смотря на такую поддержку, дѣла общества были весьма не удовлетворительны, и оно въ теченіе первыхъ четырехъ лѣтъ дѣятельности понесло до 300,000 руб. убытковъ. Чтобы спасти предпріятіе отъ ликвидаціи, ему назначена была ежегодная субсидія въ 75,000 руб., а въ 1841 и 1842 гг. выдавалось по 110,000 руб.; кромѣ того правительство отказалось отъ участія въ доходахъ, которое ему принадлежало за уступленные обществу казенные пароходы. Тѣмъ не менѣе дѣятельность компаніи не получила прочнаго развитія, и признано было необходимымъ возвратиться къ устройству сообщеній за счетъ казны, тѣмъ болѣе, что и другія частныя предпріятія, возникавшія въ то время, не имѣли успѣха. Такъ въ 1839 г. разрѣшена была акціонерная компанія для пароходства и торговли на Черномъ морѣ и съ Востокомъ; складочный капиталъ ея опредѣленъ былъ въ 12 милліоновъ руб., причемъ половина акцій должна была принадлежать русскимъ подданнымъ; компаніи дарованы были разныя льготы: главная ея контора освобождена была отъ торговыхъ сборовъ, ей предоставлено было пріобрѣтать недвижимыя имущества

[1]) В. П. С. З. 4680.
[2]) В. П. С. З. 6216.

и заводить суда подъ русскимъ флагомъ; учредители предпріятія были иностранцы, — получивъ привилегію, они не успѣли собрать акціонернаго капитала, и компанія не состоялась [1]). Въ 1840 г. французскимъ торговымъ домомъ Гаве и К° возбуждено было ходатайство о привилегіи на устройство пароходнаго сообщенія между Одессою и Марселью, но ему было отказано. Въ 1842 г. указанное сообщеніе предоставлено другой французской фирмѣ изъ Руана, но затѣмъ открытіе рейсовъ отсрочено было на три года, а впослѣдствіи предпріятіе разстроилось [2]).

Съ 1843 г. учреждена была правительствомъ на счетъ казны «экспедиція постоянныхъ пароходныхъ сообщеній», для которой выстроены были въ Англіи четыре парохода въ 260 силъ. Экспедиція находилась въ завѣдываніи Новороссійскаго генералъ-губернатора, и для управленія пароходствомъ устроена была особая контора при Одесской портовой таможнѣ [3]). Первые пароходы экспедиціи совершали рейсы въ Константинополь и находились въ связи съ пароходами Астрійскаго Ллойда и казенными французскими. Въ 1845 г. открылись правильныя сообщенія съ Галацомъ и по внутренней линіи съ крымскими портами. Ранѣе этого времени поддержка морскихъ сношеній между Одессою и другими Черноморскими и Азовскими портами предоставлена была попеченію Новороссійскаго генералъ-губернатора, въ распоряженіе котораго отпускалось ежегодно для этой цѣли 55,000 руб., начиная съ 1837 г. [4]). Въ началѣ пятидесятыхъ годовъ операціи

[1]) В. П. С. З. 12095.
[2]) В. П. С. З. 19012, 20461.
[3]) В. П. С. З. 16560.
[4]) В. П. С. З. 9124.

Черноморской казенной пароходной экспедиціи достигли уже весьма широкаго развитія; она имѣла 12 пароходовъ въ 1900 силъ, которые перевозили въ навигацію отъ 17 до 22 тысячъ пассажировъ и до 1.100.000 пуд. груза. Однако, доходы экспедиціи, составлявшіе ежегодно отъ 120 до 170 тыс. руб., не окупали издержекъ правительства. Сообщенія по константинопольской линіи поддерживались четырьмя пароходами, по крымско-кавказской также четырьмя; по дунайской, азовской, херсонской линіяхъ и на Днѣпровскомъ лиманѣ поставлено было по одному пароходу. Крымская война гибельно отразилась на казенной экспедиціи. Большая часть ея пароходовъ была уничтожена, а оставшіеся неповрежденными были переданы учредившемуся по заключеніи мира «Русскому Обществу пароходства и торговли» [1]).

Устройство пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ вызвано было потребностью въ перевозкахъ казеннаго провіанта и военныхъ снарядовъ изъ Астрахани въ Каспійскіе порты для закавказскихъ войскъ. Для привлеченія частныхъ предпринимателей къ содержанію указанныхъ сообщеній въ 1830 г. произведены были публикаціи съ вызовомъ желающихъ, но послѣднихъ не оказалось. Поэтому вынуждены были завести при Астраханскомъ портѣ казенный пароходъ въ 100 силъ, подъ названіемъ «Предпріятіе», совершившій въ 1833 г. пробное плаваніе до Баку и обратно въ Астрахань. Въ то же время въ Астрахани находилось два рѣчныхъ парохода въ 60 и 30 силъ, предназначавшіеся для буксированія судовъ

---

[1]) *К. Скальковскій*, Русскій торговый флотъ, стр. 28.

до Нижняго-Новгорода и обратно; они брали на буксиръ вверхъ по Волгѣ одинъ отъ 7 до 10 тыс., а другой отъ 4 до 5 тыс. пуд. груза; путь до Нижняго продолжался 35—40 дней, и провозная плата взималась отъ 1 р. 50 к. до 1 р. 75 коп. съ пуда. Кромѣ этихъ пароходовъ въ Астраханскомъ портѣ дѣйствовали еще два буксирныхъ парохода, подъ названіями «Араксъ» и «Кура», выстроенные въ 1828 г., для буксированія военныхъ судовъ изъ моря и въ море. Одинъ изъ этихъ пароходовъ дозволено было употреблять также для буксированія купеческихъ судовъ, причемъ съ судопромышленниковъ взималась, по отзыву современнаго писателя «самая умѣренная плата, отъ 150 до 550 р., соображаясь съ разстояніемъ мѣста и количествомъ груза» [1]). Упомянутый выше пароходъ «Предпріятіе» переданъ былъ впослѣдствіи въ частную эксплоатацію Астраханскаго купца Углева, и это первое пароходное предпріятіе, созданное казною, долгое время оставалось единственнымъ. Въ 1841 г. возбуждено было нѣкимъ Шопеномъ ходатайство объ образованіи акціонерной компаніи для устройства пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ, но предположеніе это не осуществилось. Въ слѣдующемъ году, въ виду недостаточности одного парохода для мѣстныхъ казенныхъ надобностей и для перевозки купеческихъ грузовъ, учрежденъ былъ при министерствѣ финансовъ особый комитетъ для изысканія мѣръ къ расширенію пароходства на Каспійскомъ морѣ. Комитетъ предлагалъ завести четыре парохода и восемь баржъ, для чего требовался отъ казны расходъ въ 300.000 руб., не считая издержекъ

[1]) *Небольсинъ*, Статистическія записки, ч. I, стр. 153.

на запасы угля. Въ виду значительности указанной суммы построены были только два парохода, начавшіе съ 1846 г. правильные рейсы между Астраханью и другими русскими и персидскими портами. По росписанію на 1848 г. пароходы заходили на Бирючую косу, въ Петровское укрѣпленіе, Дербентъ, Баку, на островъ Сару, въ Ензили и Астрабадъ[1]).

Въ связи съ развитіемъ морскихъ сообщеній и морской торговли надлежитъ упомянуть о дѣятельности нѣкоторыхъ торговыхъ компаній, возникавшихъ съ цѣлью эксплуатаціи морскихъ промысловъ и для сношеній съ иностранными рынками. Важнѣйшія изъ предпріятій этого рода возникли въ теченіе разсматриваемаго періода въ сѣверныхъ нашихъ портахъ. Въ самомъ началѣ текущаго столѣтія, въ 1803 г. утвержденъ былъ уставъ бѣломорской компаніи, учрежденной архангельскими купцами Дорбекеромъ, Анфилатовымъ и Поповымъ. Съ цѣлью усовершенствованія и распространенія на сѣверѣ сельдяныхъ и китоловныхъ промысловъ, новому предпріятію дарованы были на 25 лѣтъ весьма значительныя привилегіи. Такъ, компанейскіе корабли освобождены были отъ реквизиціи во время войны и отъ платежа ластовыхъ денегъ въ русскихъ портахъ; кромѣ того за рейсы имъ назначена была премія, по положенію 1800 г. Для обезпеченія судовъ компаніи экипажемъ морское вѣдомство обязывалось давать на ея корабли матросовъ и офицеровъ. Затѣмъ, компаніи дозволено было привозить безпошлинно изъ Испаніи и Португаліи соль, для посола рыбы, въ количествѣ до 50 тыс. пудовъ,

---

[1]) Арх. Д. Т. М., опись 2 отд., дѣла 560 и 648: В. П. С. З. 22208.

а изъ Норвегіи разрѣшалось привозить рыбу также безъ платежа пошлины. Наконецъ, районъ дѣйствій компаніи обнимал не только Бѣлое море, но и острова Шпицбергенъ, Новую землю, Колгуевъ, вообще все Сѣверное море [1]). Несмотря на всѣ указанныя преимущества, дѣла компаніи съ самаго начала пошли неудачно; учредителямъ удалось собрать лишь весьма небольшой акціонерный капиталъ въ 139,000 руб., и правительство, для поддержки предпріятія, тогда же выдало ему въ ссуду 305,000 руб.; дальнѣйшее пособіе отъ казны заключалось въ уступкѣ компаніи Екатерининской гавани, при Кольской губѣ, гдѣ устроена была пристань для компанейскихъ судовъ.

Дѣятельность компаніи, начатая въ 1803 г., продолжалась не болѣе десяти лѣтъ, и въ 1813 г. она вынуждена была ликвидировать свои дѣла [2]). Причины неудачи компаніи, какъ обнаружилось изъ правительственной ревизіи, заключались въ неумѣломъ веденіи дѣла со стороны учредителей, а отчасти въ политическихъ обстоятельствахъ того времени. Директоръ Дорбекеръ, какъ значится въ отчетѣ по ревизіи, «по открытіи компаніи, тотчасъ распорядясь, накупилъ морскихъ судовъ, неводовъ, и тогда же выписалъ изъ Голландіи немалое количество фишеровъ, за дорогую плату и на готовое содержаніе, дабы приступить въ первый же годъ въ надлежащее дѣйствіе; но, на опытѣ, и суда, и невода оказались неудобными, ибо они приготовлены были на голландскій манеръ, чтобы ловить такъ, какъ въ Голландіи ловятъ, на банкахъ; въ Бѣломъ же морѣ таковыхъ мелкихъ мѣстъ вовсе нѣтъ, а ловятъ

[1]) П. С. З. 20893.
[2]) П. С. З. 25456.

сельдей при берегахъ. И такъ, на покупку судовъ и неводовъ, и на дорогое содержаніе фишеровъ, конторъ, прикащиковъ и служителей большую часть капитала, въ теченіе двухъ лѣтъ безвозвратно израсходовали». Нанятые компаніею иностранные мастера, по отзыву коммисіи, производившей ревизію, «не только не радѣли о пользѣ Россіи, но и съ намѣреніемъ препятствовали успѣхамъ промысла; они имѣли тайныя инструкціи отъ голландскихъ китоловныхъ компанейщиковъ и получали плату, чтобы китоловные промыслы въ Россіи не токмо не размножать, но всѣми силами стараться вредить онымъ, до самаго истребленія». Къ недобросовѣстнымъ дѣйствіямъ мастеровъ присоединились злоупотребленія управителей, которые, по словамъ отчета о ревизіи, «присвоили право себѣ на частную торговлю; такія же суда, подъ тѣми же наименованіями, каковыя принадлежали компаніи, имѣли и они; хорошій уловъ и хорошая продажа принадлежала всегда имъ; крушеніе же судовъ и худая продажа обращаемы были на счетъ компаніи». Военныя обстоятельства также причинили предпріятію большіе убытки. Въ 1806 г. французскимъ военнымъ судномъ сожженъ былъ принадлежавшій компаніи китоловный трехмачтовый корабль, стоившій съ принадлежностями для лова до 70,000 руб. Затѣмъ въ 1809 г. англичане разграбили въ Екатерининской гавани компанейское имущество и захватили находившіяся тамъ суда. Въ результатѣ, по окончаніи ликвидаціи, компанія могла уплатить, въ удовлетвореніе долговъ казны и частныхъ кредиторовъ, не болѣе восьми копѣекъ за рубль.

Неудачи, постигшія Бѣломорскую компанію на долго отвратили архангельское купечество отъ обра-

зованія акціонерныхъ предпріятій для эксплуатаціи промысловъ и морской торговли. Лишь въ 1844 г. встрѣчается новая попытка къ учрежденію компаніи, подъ названіемъ «Полярная», въ которую вошли извѣстный капиталистъ Илья Грибановъ и нѣкоторые архангельскіе и вятскіе промышленники. Компанія испрашивала отъ казны исключительную привилегію на производство клея изъ оленьихъ роговъ въ сѣверныхъ уѣздахъ, на изготовленіе поташу, смолы и лѣсныхъ издѣлій изъ травъ и лѣсовъ лапландскихъ по озеру Имандрѣ и Нотъ—озеру съ притоками, и на безпошлинный привозъ заграничной соли для устройства солеваренныхъ заводовъ и для рыбныхъ промысловъ. Вслѣдствіе представленія архангельскаго военнаго губернатора, указывавшаго, что привилегіи компаніи отразились бы вредно на интересахъ мѣстнаго населенія, ходатайство учредителей было отклонено, и предпріятіе не состоялось.

Наконецъ, третья попытка образованія на сѣверѣ торговаго и промышленнаго акціонернаго общества также не увѣнчалась успѣхомъ. Въ 1858 г. основалась вторая Бѣломорская компанія со складочнымъ капиталомъ въ 1.500,000 рублей, къ ней перешли принадлежавшіе одному изъ учредителей, купцу Брандту, корабельная верфь, канатная фабрика и паровая лѣсопильня; къ этимъ предпріятіямъ вскорѣ присоединились солеваренный заводъ, мукомольныя и маслобойныя заведенія и отпускъ льда заграницу. Компанія завела свои агентства въ Лондонѣ, Парижѣ, Бременѣ, Ригѣ и Ревелѣ и къ началу 60-хъ годовъ имѣла уже флотилію изъ десяти кораблей въ 5,580 тоннъ, изъ нихъ восемь собственной постройки; суда

эти ходили съ компанейскими, а также съ чужими товарами въ европейскіе и американскіе порты; нѣкоторыя же спеціально были приспособлены для рыбныхъ и звѣриныхъ морскихъ промысловъ. Къ сожалѣнію, слишкомъ широкая и разнородная дѣятельность компаніи, сопряженная со значительными расходами, и потери отъ крушеній на морѣ, повлекли за собою убытки, и въ 1871 г. компанія вынуждена была прекратить судостроеніе и продать оставшіеся корабли; вмѣстѣ съ тѣмъ закрылись и другія предпріятія, за исключеніемъ лѣсного торга, который продолжалъ существовать до 1883 г., когда общество окончательно ликвидировало свои дѣла [1]).

Еще менѣе удачны, чѣмъ на сѣверѣ, были опыты устройства торговыхъ компаній въ Черноморскихъ портахъ. Въ 1827 г. разрѣшено было нидерландскимъ подданнымъ Лессепу и Делеге учредить въ Одессѣ черноморскую компанію для торговли съ востокомъ, азіатскими странами и съ голландскими колоніями. Компаніи дозволено было открывать конторы въ разныхъ городахъ Новороссійскаго края и Бессарабіи пріобрѣтать земли и заводить корабли подъ россійскимъ флагомъ. Предприниматели предполагали начать дѣло съ капиталомъ въ 2 милліона гульденовъ, но не могли собрать акціонеровъ, и компанія не состоялась [2]). Другое акціонерное общество образовалось въ Керченскомъ портѣ въ 1834 г.; оно имѣло цѣлью коммисіонныя операціи по продажѣ иностранному купечеству отпускныхъ товаровъ; складочный капиталъ компаніи назначенъ былъ въ 400,000 руб.,

[1]) *Огородниковъ*, «Очеркъ», стр. 311.

[2]) Арх. Д. Т. Сб., дѣло по каталогу 3931, св. 343.

но акціи не были разобраны, и общество не образовалось.

Изъ торговыхъ компаній, учрежденныхъ въ прошломъ столѣтіи, только одна Россійско-Американская компанія продолжала свою дѣятельность по развитію морскихъ промысловъ и торговли на дальнемъ Востокѣ. Въ 1803 году компанія имѣла въ своихъ владѣніяхъ цѣлый рядъ укрѣпленій: такъ, одно на островѣ Кадьякѣ учреждено было еще Шелеховымъ въ гавани Трехъ Святителей, другое на этомъ же островѣ въ Павловской гавани; затѣмъ на островѣ Афогнакѣ Александровское на Кенайскомъ мысу; три укрѣпленія находились въ Кенайскомъ заливѣ, два въ Чугацкомъ заливѣ, два въ заливѣ Якутатъ, Симеоновское у мыса Св. Иліи и, наконецъ, Новоархангельское на островѣ Ситхѣ. При укрѣпленіяхъ расположены были промысловыя артели и кромѣ того во многихъ мѣстахъ находились временныя партіи для производства промысла и торговли съ туземцами. При селеніяхъ въ Уналашкѣ и Кадьякѣ имѣлись конторы для завѣдыванія всѣми дѣлами колоній, подъ начальствомъ главнаго ихъ правителя; всѣхъ служащихъ въ колоніяхъ въ 1805 г. считалось 470 человѣкъ. Для снабженія колоній продовольствіемъ, компанія снарядила въ 1803 г. первую кругосвѣтную экспедицію; купленныя въ Англіи суда «Надежда» и «Нева» вышли изъ Кронштадта 26 Іюля 1803 г. и спустя годъ прибыли на дальній Востокъ. Правительство воспользовалось этою экспедицею для отправленія посольства въ Японію, съ цѣлью установленія съ этимъ государствомъ дружественныхъ торговыхъ сношеній, но Резановъ, бывшій во главѣ посольства, принятъ былъ японцами

недружелюбно и, не достигнувъ цѣли, возвратился обратно въ Камчатку. Столь же неудачны были и позднѣйшія попытки открыть японскіе рынки для русской торговли, и не ранѣе какъ въ 1855 г. заключенъ былъ договоръ, которымъ открывались для Россіи двѣ гавани, установлена была точная граница между обѣими имперіями, и русское правительство получило право назначать консула въ одинъ изъ японскихъ портовъ.

Послѣ первой кругосвѣтной экспедиціи Россійско-Американская компанія еще неоднократно отправляла суда изъ Балтійскаго моря съ продовольствіемъ для колоній; на обратномъ пути суда забирали для китайскихъ и европейскихъ портовъ грузы чая и пушныхъ товаровъ. Въ виду незначительности въ колоніяхъ земель годныхъ для земледѣльческой культуры, доставка продовольствія возможна была только изъ другихъ мѣстъ, находившихся въ болѣе благопріятныхъ климатическихъ условіяхъ. Затрудненія эти были отчасти устранены послѣ того, какъ компаніи удалось установить торговыя сношенія съ Калифорніею. Первая экспедиція туда предпринята была упомянутымъ выше Резановымъ въ 1806 г., а спустя шесть лѣтъ партія промышленниковъ, посланная главнымъ правителемъ колоній, утвердилась на берегу Новаго Альбіона и основала тамъ селеніе Россъ, но мѣстность, выбранная поселенцами, оказалась неудобною, и предположенія о развитіи тамъ земледѣлія и скотоводства не оправдались. Расходы на управленіе новою колоніею не вознаграждались, и уже въ двадцатыхъ годахъ возбужденъ былъ вопросъ объ ея оставленіи; окончательное ея упраздненіе состоялось въ 1841 г., когда

имѣвшійся въ Россѣ инвентарь и земля проданы были швейцарцу Суттеру, тому самому, на мельницѣ котораго открыто было въ 1848 г. калифорнское золото. Еще при существованіи селенія Россъ, колоніальнымъ управленіемъ снаряжались суда для покупки продовольствія, кромѣ Калифорніи, въ болѣе отдаленныя плаванія—въ Чили и на Сандвичевы острова. Въ 1819 г. въ колоніяхъ считалось около 9,000 жителей, изъ нихъ русскихъ не болѣе 400.

Кромѣ управленія колоніями дѣятельность компаніи заключалась въ производствѣ пушныхъ и морскихъ промысловъ; обороты ея за время отъ основанія до истеченія срока первыхъ привилегій, т. е. отъ 1797 г. до 1821 г. были весьма удачны. Акціонерный капиталъ компаніи къ концу указаннаго періода составлялъ 1.239,000 руб. и сверхъ того къ нему же было причислено изъ прибыли 3.331,000 руб. Доходъ отъ продажи мѣховъ за то же время простирался на сумму 19.947,000 руб., и изъ чистой прибыли выдано было акціонерамъ въ видѣ дивиденда 4.257,000 руб. Флотилія, принадлежавшая компаніи, состояла къ 1821 году изъ десяти судовъ съ общею вмѣстимостью въ 1,376 тоннъ. Кромѣ вывоза мѣховъ управленіемъ колоній сдѣланы были попытки изготовленія нѣкоторыхъ издѣлій изъ продуктовъ лова, какъ то выдѣлки чулковъ, перчатокъ, шляпъ изъ пуха морскихъ котовъ, но опыты эти не имѣли успѣха и были оставлены. Въ слѣдующій періодъ дѣятельности компаніи, по возобновленіи ея привилегій, обороты ея не увеличились и за двадцатилѣтіе отъ 1821 до 1841 г. составили 15.350,000 руб.; изъ этой суммы оказалось возможнымъ присоединить къ складочному капиталу

не болѣе 235,000 руб., а такъ какъ изъ него за это время сдѣланы были заимствованія для покрытія расходовъ и убытковъ, то весь капиталъ компаніи составлялъ 1.558,000 руб., въ дивидендъ акціонерамъ выдано было за указанный періодъ 2.126,000 р. Главная причина уменьшенія доходовъ компаніи заключалась въ истощеніи промысловъ и истребленіи пушныхъ звѣрей вслѣдствіе безпорядочной ихъ эксплоатаціи Добыча морскихъ бобровъ по сравненію съ первымъ періодомъ дѣятельности компаніи за второе двадцатилѣтіе упала отъ 72,894 до 25.416; число вывезенныхъ котовъ уменьшилось отъ 1.232,374 до 458.502. Въ виду уменьшенія добычи пришлось завести во многихъ мѣстахъ новыя промысловыя станціи, что повлекло за собою увеличеніе ежегодныхъ расходовъ компаніи болѣе чѣмъ на 100,000 руб.

Въ 1842 году прежнія привилегіи компаніи были продолжены, а спустя два года опубликованъ былъ новый уставъ, содержавшій подробныя правила для центральнаго управленія и мѣстной администраціи колоній. Съ этого времени начинается третій и послѣдній періодъ дѣятельности Россійско-Американской компаніи. Предпріятія ея расширились учрежденіемъ китоловства въ Восточномъ океанѣ. Китоловные промыслы на дальнемъ востокѣ въ сороковыхъ годахъ настоящаго столѣтія получили уже широкое развитіе, но эксплоатировались исключительно иностранцами, которые посылали туда ежегодно до 200 кораблей. Въ виду трудности конкуренціи съ иностранными предпринимателями, компанія не рѣшалась приниматься за промыслы безъ особой поддержки отъ казны, и только въ 1850 г. она

вступила въ товарищество съ китоловнымъ финляндскимъ обществомъ, учрежденнымъ въ то время нѣсколькими судохозяевами. Правительство выдало новому предпріятію денежное пособіе въ 30,000 руб. и предоставило безпошлинный провозъ изъ заграницы матеріаловъ для постройки первыхъ двѣнадцати промысловыхъ судовъ и принадлежностей китоловства. Не смотря на эти льготы, дѣятельность Россійско-Финляндской китоловной компаніи была неудачна; въ первые два года промыселъ далъ чистую прибыль въ 13,600 руб., но затѣмъ, когда началась Крымская война, и союзныя державы объявили призами всѣ русскія суда, доставка продуктовъ лова въ Европу сдѣлалась невозможною, и первое промысловое судно компаніи пришлось продать съ убыткомъ въ 50.000 р. Продолженіе военныхъ дѣйствій препятствовало развитію предпріятія; одно изъ судовъ компаніи было сожжено непріятелемъ, и хотя казною возмѣщены были понесенные компаніею убытки, тѣмъ не менѣе успѣхи промысловъ были весьма незначительны: къ началу 1861 г. добыча со всѣхъ трехъ судовъ компаніи простиралась до 2,200 баррелей китоваго жира и 9,000 фун. уса; такіе результаты не покрывали расходовъ на покупку судовъ и содержаніе экипажа, и со слѣдующаго года приступлено было къ ликвидаціи китоловнаго общества.

Торговая дѣятельность Россійско - Американской компаніи заключалась попрежнему въ промѣнѣ мѣховъ на чай, въ доставкѣ чая и пушнаго товара въ европейскіе порты, въ сношеніяхъ колоній съ Калифорніею и закупкѣ разныхъ товаровъ при слѣдованіи компанейскихъ кораблей изъ Кронштадта въ Ново-

архангельскъ. Изъ морскихъ экспедицій компаніи за это время заслуживаютъ вниманія неоднократные рейсы на Сандвичевы острова, установившіе съ ними правильныя торговыя сношенія, весьма выгодныя для компаніи, но, къ сожалѣнію, прекратившіяся по объявленіи Крымской войны; затѣмъ съ 1850 г. компаніи разрѣшена была перевозка чая моремъ изъ Шанхая въ количествѣ сначала 2,000, а затѣмъ 4,000 ящиковъ ежегодно. Доходы отъ всѣхъ операцій компаніи за время отъ 1841 г. по 1862 г. составляли 20.206,000 р.: изъ этой суммы выдано было акціонерамъ 2.723,000 р., и отчислено въ запасный капиталъ 254,000 р. Компанейская флотилія къ концу указаннаго періода заключала четыре парохода въ 235 силъ и 14 парусныхъ судовъ, и оцѣнивалась по балансу въ 568,000 р.: кромѣ того компаніи принадлежали въ Россіи и въ колоніяхъ недвижимыя имущества на сумму 835,000 р. и товары и запасы на 2.223,000 р.; долги лежавшіе на предпріятіи, составляли свыше 2.068,000 р. Приведенныя данныя показываютъ, что дѣятельность компаніи постепенно клонилась къ упадку; истощеніе промысловъ и ухудшеніе породъ звѣрей вслѣдствіе неправильной и небрежной эксплуатаціи были ближайшею причиною сокращенія оборотовъ компаніи, которая ограничивалась почти исключительно добычею пушнаго товара, не заботилась о развитіи другихъ отраслей торговли и не принимала надлежащихъ мѣръ къ прочному устройству поселеній въ колоніяхъ; число жителей послѣднихъ отъ 1819 г. до 1863 г. не только не возрасло, но даже нѣсколько уменьшилось. Операціи Россійско-Американской компаніи продолжались еще до 1867 г., когда дѣла ея были ликвидированы,

а владѣнія проданы Соединеннымъ Штатамъ Сѣверной Америки.

Въ предъидущемъ изложеніи представленъ краткій очеркъ правительственныхъ мѣропріятій. направленныхъ къ поощренію торговаго мореходства, и приведены важнѣйшія свѣдѣнія о состояніи морской торговли, развитіи срочныхъ морскихъ сообщеній и дѣятельности торговыхъ компаній въ первой половинѣ текущаго столѣтія. Въ заключеніе этого обзора умѣстно будетъ остановиться на нѣкоторыхъ данныхъ относительно участія русскаго купечества въ оборотахъ морской торговли. Въ приводимой ниже таблицѣ сопоставлены свѣдѣнія о приходѣ судовъ въ россійскіе порты, съ указаніемъ государствъ, участвовавшихъ въ морской перевозкѣ нашихъ отпускныхъ и привозныхъ товаровъ.

	Число судовъ.							
	1815 г.	1820 г.	1825 г.	1830 г.	1835 г.	1840 г.	1845 г.	1850 г.
Англійскихъ . . .	1,262	1.536	1,856	1,908	1,350	1,633	1,904	1.866
Шведскихъ	351	294	211	343	303	327	271	261
Прусскихъ	195	209	158	258	228	191	116	245
Датскихъ	220	233	184	250	204	193	174	149
Голландскихъ . . .	204	195	179	300	185	218	296	439
Французскихъ . . .	29	80	40	118	73	83	132	123
Австрійскихъ . . .	13	188	267	404	137	237	360	233
Итальянскихъ . .	3	137	100	381	100	316	430	296
Турецкихъ	222	187	33	267	84	151	174	882
Россійскихъ . . .	628	586	502	748	631	748	861	1.028
Всѣхъ . .	3,984	4,433	3,903	5.8[illegible]4	4,191	5,113	5,926	6.780

Изъ таблицы видно, что число русскихъ судовъ заграничнаго плаванія, хотя и увеличилось по сравненію со временемъ царствованія Екатерины II, все же было еще весьма незначительно и составляло не болѣе 12—15% всего движенія судоходства въ нашихъ портахъ. Въ дѣйствительности. число судовъ, принадлежащихъ коренному русскому купечеству, было еще

меньше, потому что подъ россійскимъ флагомъ плавало не мало судовъ финляндскихъ и греческихъ. По отзыву современнаго писателя, относящемуся къ тридцатымъ годамъ, «россійскіе купцы, не имѣя собственной торговли, или производя оную въ весьма маломъ видѣ, имѣютъ незначительное число кораблей, посѣщающихъ иностранные порты. Изъ 1,500 кораблей приходящихъ въ Кронштадтъ, не болѣе 200 находятся подъ россійскимъ флагомъ, въ томъ числѣ три части финляндскихъ и одна часть россійскихъ. Число приходящихъ къ Одесскому порту кораблей простирается отъ 500 до 600. Главнѣйшіе флаги суть: Россійскій, Австрійскій, Англійскій и Итальянскій; но Россійскій принадлежитъ греческимъ судамъ, которымъ даровано право употреблять оный. Корабли, принадлежащіе Одесскому порту и употребляемые для перевозки товаровъ въ иностранныя государства и обратно, за исключеніемъ нѣсколькихъ построенныхъ въ Херсонѣ, покупаются въ портахъ Архипелага, Адріатическаго и Средиземнаго морей. Купцы одесскіе, равно какъ и другихъ сосѣдственныхъ портовъ, имѣютъ весьма незначительное количество собственныхъ кораблей, ибо утвердительно можно сказать, что большая часть плавающихъ по Черному морю подъ Россійскимъ флагомъ и показываемыхъ принадлежащими одесскимъ 1 и 2 гильдіи купцамъ, имѣютъ настоящихъ хозяевъ въ портахъ Архипелага и Адріатическаго моря, — что же касается до Россійскихъ кораблей, построенныхъ въ Херсонѣ, и отправляемыхъ въ иностранные порты, то число оныхъ не превышаетъ десяти» [1]).

[1]) *Небольсинъ*. Статистическія записки, ч. I, стр. 46, 81.

Какъ показываетъ приведенная выше таблица, активная морская торговля русскаго купечества за первую половину текущаго столѣтія сдѣлала весьма незначительные успѣхи. Выгоды отъ перевозки товаровъ въ нашей торговлѣ не только съ заатлантическими странами, но и съ Европою по прежнему обращались въ пользу иностранныхъ предпринимателей. О состояніи нашей морской торговли въ концѣ разсматриваемаго періода лучше всего можно судить по слѣдующимъ даннымъ, приводимымъ упомянутымъ выше изслѣдователемъ въ трудѣ, посвященномъ обозрѣнію внѣшней торговли Россіи. «Въ 1847 г., говорить авторъ, когда необыкновенное оживленіе хлѣбной торговли усилило дѣятельность купеческаго судоходства, было въ приходѣ и въ отходѣ съ грузомъ, въ нашихъ сѣверныхъ и южныхъ портахъ, до 14,000 кораблей, на коихъ перевезено товаровъ на 191.142,670 р. сер., но въ томъ числѣ подъ русскимъ флагомъ было съ грузомъ по приходу и отходу 1,786, а иностранныхъ 12,245 кораблей: слѣдовательно, участіе русскаго флага въ перевозкѣ товаровъ составляло только 12%. Примѣняя этотъ выводъ къ цѣнности перевезенныхъ грузовъ, находимъ, что въ нашей внѣшней торговлѣ въ 1847 г. перевезено иностранными кораблями на 168 милл. руб., а подъ русскимъ флагомъ только на 23 мил. руб. Если положить за фрахтъ, по самому умѣренному счету, круглымъ числомъ не болѣе 10% съ цѣны товара, то сумма фрахтовыхъ денегъ, пріобрѣтенныхъ иностранными кораблями, составитъ не менѣе 16 милл. руб. сер.».

«Маловажность нашего купеческаго флота—оказывается еще очевиднѣе, при ближайшемъ разсмотрѣніи

его состава и мореходной его дѣятельности. Въ числѣ 1,173 судовъ, подъ русскимъ флагомъ, прибывшихъ съ грузомъ (626) и балластомъ изъ иностранныхъ портовъ въ наши порты Бѣлаго, Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей, было: а) около 100 ладей, употребляемыхъ только въ торговлѣ между бѣломорскими портами и Норвегіею; б) 357 пришедшихъ изъ Турціи, которые могутъ почитаться русскими только по флагу, ибо извѣстно, что экипажи всѣхъ русскихъ судовъ, употребляемыхъ въ заграничномъ мореплаваніи въ нашихъ южныхъ портахъ, состоятъ большею частью изъ грековъ; и в) почти всѣ остальныя 716 судовъ подъ русскимъ флагомъ принадлежатъ Финляндіи и употреблялись для перевозки грузовъ между Россіею и европейскими портами. Изъ Америки было въ приходѣ только два русскихъ корабля, а иностранныхъ 48: отправились туда 34 корабля, и въ томъ числѣ только одинъ былъ подъ русскимъ флагомъ».

Слабое развитіе русской морской торговли въ первой половинѣ текущаго столѣтія вызывалось тѣми же причинами, которыя уже отмѣчены были ранѣе, при обозрѣніи исторіи мореходства въ предшествующихъ періодахъ. Причины эти заключались въ общихъ неблагопріятныхъ условіяхъ нашей внѣшней торговли, въ которой русское купечество принимало лишь самое ограниченное участіе, и въ недостаточности правительственныхъ мѣропріятій, направленныхъ къ развитію мореходнаго промысла; коренные русскіе купцы по прежнему вели свои коммерческія дѣла съ портовыми комиссіонными конторами и не производили заграничнаго торга на собственный счетъ. Они продавали свои товары на эти конторы и чрезъ нихъ по-

средство выписывали иностранныя произведенія, весьма немногія имѣли прямыя сношенія съ заграничными торговыми домами. Портовое купечество, состоявшее большею частью изъ иностранцевъ, записавшихся въ число русскихъ подданныхъ, и иностранныхъ гостей, ограничивалось преимущественно коммисіонными дѣлами, исполненіемъ приказовъ заграничныхъ домовъ на покупку русскихъ товаровъ и выпискою иностранныхъ произведеній для нашего купечества. Въ 1847 г., отличавшемся необыкновеннымъ вывозомъ хлѣба, отправлено было коренными русскими купцами товаровъ заграницу только на три милліона руб., тогда какъ весь отпускъ по европейской торговлѣ простирался на 134 милл. руб.; изъ иностранныхъ товаровъ, которыхъ привезено было на 72 милл. руб., только девятая доля выписана была коренными русскими купцами. Въ спискѣ купцовъ, производившихъ при С.-Петербургскомъ портѣ обороты свыше 50.000 руб., считалось не болѣе двадцати русскихъ фирмъ, и ими отпущено и привезено было въ 1847 г. товаровъ на восемь милліоновъ руб., тогда какъ англійскія, нѣмецкія и другія иностранныя фирмы имѣли въ томъ же году оборотъ въ 94 милл. руб. Въ Ригѣ и другихъ остзейскихъ портахъ мѣстное купечество принимало болѣе дѣятельное участіе во внѣшней торговлѣ. Напротивъ того, въ Одессѣ, Таганрогѣ и другихъ южныхъ портахъ, гдѣ купечество состояло большею частью изъ грековъ и итальянцевъ, не было ни одного кореннаго русскаго торговаго дома, который имѣлъ бы прямыя сношенія съ заграничными рынками [1]).

---

[1]) *Неболсинъ*, Статистическое обозрѣніе, ч. II, стр. 462 сл.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Правительственныя мѣропріятія во второй половинѣ текущаго столѣтія.— Проведеніе желѣзныхъ дорогъ къ портамъ. — Работы по устройству коммерческихъ портовъ.—Правила о патентахъ на поднятіе русскаго флага.— Мореходные классы.—Коммисія для пересмотра постановленій о торговомъ судоходствѣ.—Преобразованіе управленія портами.—Поощреніе судостроительныхъ предпріятій.—Мѣры къ развитію морскихъ сношеній съ Индіею и Китаемъ.—Учрежденіе Русскаго Общества Пароходства и Торговли.— Первоначальный планъ обязательныхъ морскихъ сообщеній.—Отступленія отъ него.—Помильная плата.—Дѣятельность Русскаго Общества до 1876 г.— Пересмотръ устава.—Операціи Общества въ 80-хъ годахъ.—Послѣдній уставъ Русскаго Общества.—Общество Черноморско-Дунайскаго пароходства.—Срочныя сообщенія на Каспійскомъ морѣ.—Общество «Кавказъ и Меркурій».—Пароходныя предпріятія на сѣверныхъ моряхъ.—Товарищество Архангельско-Мурманскаго пароходства.—Морскія сообщенія съ дальнимъ Востокомъ.—Добровольный флотъ.—Пароходство на дальнемъ Востокѣ.

Значительныя перемѣны, происшедшія въ хозяйственной жизни Россіи во второй половинѣ текущаго столѣтія, не могли не отразиться на успѣхахъ купеческаго мореплаванія. Чрезвычайное оживленіе во всѣхъ сферахъ экономической дѣятельности, обнаружившееся въ концѣ пятидесятыхъ и началѣ шестидесятыхъ годовъ, выразилось, прежде всего, быстрымъ возрастаніемъ оборотовъ нашей внѣшней торговли. Стоимость привоза и отпуска товаровъ по европейскимъ границамъ за одно десятилѣтіе отъ 1863 г. до 1873 г. увеличилась отъ 262,4 милл. руб. до 758,3 милл. руб. Въ числѣ мѣръ, оказавшихъ въ то время рѣшительное вліяніе на развитіе торговли, первенствующее

значеніе принадлежало желѣзнымъ дорогамъ. Необходимость усовершенствованныхъ путей сообщенія для экономической и культурной жизни страны обнаружилась съ особенною ясностью по окончаніи Крымской войны, и съ этого времени начинается оживленная строительная дѣятельность, направленная къ установленію быстрыхъ и дешевыхъ внутреннихъ и внѣшнихъ сношеній. Предварительно разсмотрѣнія дальнѣйшихъ мѣропріятій правительства, непосредственно связанныхъ съ купеческимъ мореплаваніемъ, необходимо упомянуть вкратцѣ о проведеніи желѣзныхъ дорогъ къ важнѣйшимъ центрамъ нашей отпускной торговли.

Еще въ самомъ началѣ пятидесятыхъ годовъ возникало предположеніе о продолженіи Николаевской желѣзной дороги на югъ для соединенія ея съ южными портами на Азовскомъ и Черномъ моряхъ; но впослѣдствіи осуществленіе этого предположенія замедлилось. Линія, соединившая Москву съ Севастополемъ, сооружалась по частямъ и съ уклоненіями отъ прямаго пути, и на всемъ протяженіи могла быть открыта только въ 1875 г. Значительно раньше этого времени достигнуто было соединеніе Балтійскаго моря съ внутреннею Россіею. Еще въ 1858 г., по ходатайству Рижскаго Биржеваго Комитета, утвержденъ былъ уставъ Общества Риго-Динабургской желѣзной дороги. Работы по линіи начались въ томъ же году, и спустя три года дорога была открыта. Обстоятельство это не могло не отразиться на дѣятельности Рижскаго порта, какъ усматривается изъ нѣкоторыхъ цифръ о движеніи судоходства:

Пришло изъ заграницы.	1859 г.	1860 г.	1862 г.	1864 г.	1866 г.
Судовъ	1,785	2,030	1,627	1,867	2,215
Ластовъ.	146,942	159,880	163,234	165,606	207,257

Значеніе проведенной линіи отъ Риги до Двинска вполнѣ могло обнаружиться, впрочемъ, лишь впослѣдствіи, въ началѣ семидесятыхъ годовъ, когда, съ окончаніемъ постройки Орловско-Витебской дороги и Витебско-Динабургской, образованъ былъ непрерывный рельсовый путь отъ центральныхъ губерній къ Рижскому порту. Тоннажъ судовъ, приходившихъ изъ заграницы въ Ригу, составлялъ въ 1870 г. 247,029 ластовъ, въ 1871 г. 286,134 ласта, а начиная съ 1873 г. возрасталъ слѣдующимъ образомъ:

	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.
Число ластовъ	446,368	453,830	354,158	446,754	622,790

Вопросъ о проведеніи желѣзной дороги къ другому порту на Балтійскомъ морѣ — Либавѣ или Виндавѣ, возбужденъ былъ одновременно съ учрежденіемъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, но практическое разрѣшеніе онъ получилъ позднѣе, лишь въ 1869 г., когда образовалось общество Либавской желѣзной дороги для постройки линіи отъ Либавы до станціи С.-Петербурго-Варшавской дороги близъ Ковно: спустя два года линія эта, на протяженіи 294 верстъ, была открыта для движенія. Вліяніе новаго пути на оживленіе мѣстной торговли не замедлило обнаружиться уже въ самомъ началѣ семидесятыхъ годовъ. Ниже приводятся данныя объ оборотахъ Либавскаго порта за періодъ времени отъ 1856 г. до 1875 г., по пятилѣтіямъ (въ тыс. руб.).

Пятилѣтія.	Средняя годовая сумма: ввоза.	вывоза.	всѣхъ оборотовъ.
1856—1860. . . .	259,0	1,359,8	1,618,8
1861—1865. . . .	214,6	1,287,0	1,471,6
1866—1870. . . .	477,0	697,3	1,174,3
1871—1875. . . .	1,094,5	3,636,2	4,730,7

Изъ этихъ данныхъ видно, что торговля Либавы, клонившаяся къ упадку до конца шестидесятыхъ годовъ, сразу оживилась съ проведеніемъ желѣзной дороги и въ короткое время сдѣлала огромные успѣхи. Средній оборотъ торговли въ пятилѣтіе отъ 1871 г. до 1875 г. достигъ 4,730 тыс. руб. и превзошелъ въ четыре раза цифру предшествующаго пятилѣтія. Столь же замѣтно отразилось вліяніе желѣзной дороги на движеніи судоходства въ Либавскомъ портѣ:

Пришло изъ заграницы.	1868 г.	1869 г.	1871 г.	1873 г.	1875 г.
Судовъ	144	166	220	458	452
Ластовъ	9,040	11,300	18,783	36,059	43,529

Что касается южныхъ портовъ, то относительно желѣзной дороги до Одессы возникали предположенія еще въ 1857 г., когда образовалась компанія изъ иностранныхъ и русскихъ капиталистовъ, ходатайствовавшая о предоставленіи ей концессіи на сооруженіе линіи отъ Одессы черезъ Балту, Брацлавъ, Кіевъ, Нѣжинъ и Кролевецъ до встрѣчи съ проектированными дорогами Ѳеодосійскою или Либавскою; но эти предположенія не осуществились. Спустя четыре года по ходатайству Новороссійскаго Генералъ-Губернатора, начаты были работы, на счетъ казны, по сооруженію линіи отъ Одессы до колоніи Парканы на Днѣстрѣ, которая затѣмъ продолжена была до Балты. Дальнѣйшее сближеніе Одесскаго порта со внутренними рынками, путемъ постройки желѣзныхъ дорогъ, осуществилось лишь позднѣе, съ окончаніемъ сооруженія линій до Кіева и далѣе до Курска, по которымъ движеніе было открыто въ 1869 году. Въ концѣ того же года открыта была другая главная линія, соединявшая центральныя губерніи съ южными портами и шедшая

въ направленіи отъ Курска на Харьковъ до Таганрога, съ вѣтвью на Ростовъ. Сооруженіемъ этой линіи закончена была первоначальная общая сѣть желѣзныхъ дорогъ, связывавшая внутреннія хлѣбородныя области съ приморскими отпускными рынками. Подобно Прибалтійскимъ портамъ, и на югѣ, подъ вліяніемъ постройки рельсовыхъ путей, обнаружилось значительное оживленіе торговаго судоходства, какъ видно изъ данныхъ о приходѣ судовъ къ Одесскому порту:

Пришло изъ заграницы.	1868 г.	1869 г.	1870 г.	1871 г.	1872 г.	1873 г.
Судовъ . . .	919	944	1,632	1,602	1,252	1,320
Ластовъ . . .	244,409	237,252	423,452	461,023	298,755	421,601

Въ непосредственной связи съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ къ морскимъ границамъ находились обширныя строительныя работы, предпринятыя для устройства коммерческихъ портовъ. Нѣкоторыя мѣры для улучшенія условій судоходства въ портахъ принимались еще въ прошломъ столѣтіи, но сооруженія того времени были весьма немногочисленны и не могли быть признаны удовлетворительными; во второй половинѣ текущаго столѣтія предпринятъ былъ цѣлый рядъ капитальныхъ работъ по устройству портовъ, выполненіе которыхъ продолжается еще до настоящаго времени.

Необходимость въ портовыхъ сооруженіяхъ выяснилась одновременно съ возбужденіемъ вопроса о проведеніи новыхъ путей сообщенія. При учрежденіи Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ оно принимало на себя постройку линіи къ какому-либо изъ Балтійскихъ портовъ только при усло-

віи устройства избраннаго порта сообразно требованіямъ торговаго судоходства. Тогда же, въ 1856 г., произведены были изысканія относительно улучшенія Либавскаго порта. Выработанный при этомъ первоначальный планъ работъ выполненъ былъ въ теченіе послѣдующаго десятилѣтія, причемъ сооруженія обошлись казнѣ приблизительно въ 2 140.000 руб. Въ семидесятыхъ годахъ предприняты были дальнѣйшія улучшенія въ устройствѣ порта, потребовавшія расходовъ на сумму 2.665,000 руб. Вмѣстѣ съ тѣмъ возбужденъ былъ вопросъ о расширеніи портовыхъ работъ на новыхъ основаніяхъ, съ цѣлью увеличенія водной площади гавани и углубленія фарватера. Изъ различныхъ проектовъ, составлявшихся начиная съ 1880 г., окончательно утвержденъ былъ планъ сооруженій, выработанный особою коммиссіею изъ представителей министерствъ путей сообщенія, финансовъ, общества Либаво-Роменской желѣзной дороги, Либавскаго городскаго общества и мѣстнаго биржеваго комитета. Стоимость новыхъ сооруженій, предпринятыхъ въ послѣднее время, была исчислена въ 5.242,000 руб.

Вслѣдъ за устройствомъ Либавскаго порта предприняты были работы по улучшенію другихъ портовъ на Балтійскомъ морѣ. На устройство Рижскаго порта, за исключеніемъ 2.300.000 руб. затраченныхъ мѣстнымъ купечествомъ, изъ средствъ государственнаго казначейства было израсходовано до 3.500,000 р. Одновременно съ Ригою улучшеніе условій судоходства въ Ревельскомъ портѣ потребовало ассигнованія отъ казны около 1.500,000 руб.

Важное значеніе С.-Петербурга для морской торговли сѣверной и восточной Россіи вызывало необхо-

димость въ надлежащемъ устройствѣ его портовыхъ сооруженій. Съ этою цѣлью предпринято было прорытіе Морскаго канала и устройство Гутуевскаго порта. Означенными сооруженіями, начатыми въ 1872 г., согласно положенію особаго совѣщанія, состоявшагося подъ предсѣдательствомъ генералъ-адмирала Великаго Князя Константина Николаевича, имѣлось въ виду открыть морскимъ судамъ доступъ къ С.-Петербургскому порту и устранить стѣснительную для торговли доставку грузовъ изъ Кронштадта въ С.-Петербургъ на подвозныхъ судахъ. При этомъ предполагалось, съ открытіемъ Морскаго канала, освободить Кронштадтскую гавань отъ коммерческихъ судовъ и предоставить ее исключительно для надобностей военнаго флота. Цѣль эта, однако, не была достигнута, такъ какъ въ первоначальный планъ сооруженій не вошли необходимыя приспособленія для нагрузки отпускныхъ товаровъ и выгрузки значительнаго количества привознаго каменнаго угля. Поэтому сверхъ ассигнованій, отпущенныхъ изъ государственнаго казначейства на устройство канала— 10.265,400 руб.—и привознаго порта—2.618,580 руб.— потребовалось въ послѣднее время назначеніе новыхъ кредитовъ на сумму около 3 милл. руб. на устройство отпускной части С.-Петербургскаго порта.

Изъ южныхъ портовъ особенное вниманіе правительства привлекалъ къ себѣ наиболѣе важный для торговли Одесскій портъ. Работы по приведенію его въ состояніе, удобное для судоходства, начаты были еще въ 1794 году, когда положено было основаніе Карантиннаго мола, самой старой части Одесскаго порта. На сооруженіе этого мола израсходовано было до 1874 г., когда постройка его была закончена, въ общей

сложности, не менѣе 3.900,000 руб. На ряду съ Карантиннымъ моломъ къ серединѣ текущаго столѣтія относится выполненіе цѣлаго ряда другихъ сооруженій, образовавшихъ теперешнюю Практическую гавань. Стоимость этихъ сооруженій, съ дополнительными работами, произведенными впослѣдствіи, составила 1.129,000 руб. Слѣдующій періодъ работъ въ Одесскомъ портѣ обнимаетъ сооруженіе Бакалейной набережной въ Карантинной гавани и постройку Новой набережной и Новаго мола, образовавшихъ вмѣстѣ съ Платоновскимъ моломъ такъ называемую Новую гавань. Наконецъ, въ послѣднее время закончена постройка Одесскаго волнолома и сооруженіе нефтяного мола, предназначеннаго къ образованію особой нефтяной гавани. Общій расходъ на производство упомянутыхъ работъ по улучшенію Одесскаго порта, превысилъ 10 милл. р. Благодаря имъ достигнуты были значительныя облегченія и удобства для торговаго судоходства, но возрастающее съ каждымъ годомъ движеніе судовъ въ портѣ, несомнѣнно, вызоветъ необходимость въ расширеніи существующихъ сооруженій, и въ настоящее время уже разработаны проекты постройки новаго волнолома, моловъ для новыхъ спеціальныхъ гаваней и оборудованія порта соотвѣтственно требованіямъ современной морской торговли.

Работы по улучшенію другихъ южныхъ портовъ относятся, преимущественно, къ послѣднему десятилѣтію, когда, съ образованіемъ при министерствѣ путей сообщенія особой коммиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, значительно оживилась строительная дѣятельность, направленная къ улучшенію условій судоходства въ нашихъ главнѣйшихъ при-

морскихъ центрахъ. На портовыя работы въ теченіе упомянутаго десятилѣтія отъ 1885 г. до 1895 г. отпущено было всего около 50 милл. руб.; результаты строительной дѣятельности этого періода выразились въ сооруженіи новыхъ портовъ въ Маріуполѣ, Батумѣ и Ѳеодосіи, въ постройкѣ новой набережной и каботажной гавани въ Николаевѣ, въ расширеніи портовыхъ устройствъ въ С.-Петербургѣ, Ревелѣ, Одессѣ; затѣмъ значительныя улучшенія произведены въ Таганрогѣ и въ Архангельскомъ портѣ; въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ устроенъ Очаковскій каналъ и углубленъ и расширенъ Керчь-Еникальскій каналъ; наконецъ, произведены работы по устройству гаваней въ Новороссійскѣ, Бердянскѣ, Ростовѣ на Дону и въ другихъ портахъ.

Обращаясь къ обозрѣнію мѣропріятій, направленныхъ къ поощренію торговаго мореплаванія, надлежитъ замѣтить, что дѣятельность правительства въ этомъ отношеніи выразилась, главнымъ образомъ, въ развитіи срочныхъ морскихъ сообщеній, поддерживаемыхъ крупными пароходными предпріятіями, которыя могли создаться только благодаря значительнымъ пожертвованіямъ со стороны государства. Что же касается общихъ мѣръ, представлявшихъ дальнѣйшее развитіе ранѣе изданныхъ законоположеній и имѣвшихъ вліяніе на успѣхи торговаго флота, то заслуживаютъ вниманія лишь немногіе законодательные акты, относящіеся ко второй половинѣ текущаго столѣтія.

Въ 1856 г., подъ предсѣдательствомъ адмирала барона Врангеля, учреждена была особая коммиссія для выработки мѣръ съ цѣлью поощренія мореход-

ства. Изъ нѣкоторыхъ ходатайствъ поступившихъ въ коммиссію, видно, что купечествомъ, для поднятія морской торговли, признавались желательными поощрительныя мѣры въ видѣ выдачи премій за заграничное плаваніе русскихъ судовъ и оказанія пособій и ссудъ изъ казны на постройку судовъ; равнымъ образомъ, купечество высказывалось въ пользу облегченія кредита для судопромышленниковъ и за необходимость пересмотра нашего законодательства о торговомъ мореплаваніи. Труды упомянутой коммиссіи не получили систематическаго развитія, и въ связи съ вопросами ею возбужденными, находились нѣкоторыя отдѣльныя распоряженія, послѣдовавшія въ пятидесятыхъ и шестидесятыхъ годахъ. Въ 1857 г. отмѣнены были пошлины, взимавшіяся при покупкѣ и продажѣ судовъ; затѣмъ, въ 1863 г., при пересмотрѣ торговыхъ сборовъ, учрежденіе частныхъ верфей, строеніе, починка и содержаніе морскихъ судовъ, кромѣ пароходовъ, освобождены были отъ платежа пошлинъ. Въ слѣдующемъ году изъяты были отъ корабельныхъ сборовъ всѣ суда, заходящія въ какой-либо портъ не для торговыхъ дѣйствій, а по необходимости. Къ 1865 г. относится изданіе новыхъ правилъ о поднятіи русскаго флага.

Необходимость пересмотра указанныхъ постановленій вызвана была крайнею неопредѣленностью прежнихъ узаконеній, не содержавшихъ точныхъ указаній относительно права на поднятіе русскаго флага. Между прочимъ, плаваніе подъ русскимъ флагомъ разрѣшалось иностранцамъ, записавшимся въ русское купечество, и нерѣдко случалось, что на судахъ, принадлежавшихъ иностраннымъ подданнымъ,

и въ составѣ экипажа не было ни одного русскаго мореходца. Подобное положеніе облегчало обманное поднятіе русскаго флага, и вызывало жалобы какъ со стороны коренного купечества, такъ и со стороны иностранныхъ правительствъ, отказывавшихся признавать за русскія тѣ суда, на коихъ весь экипажъ и самъ владѣлецъ принадлежатъ не къ русскимъ подданнымъ. Такого рода заявленіе сдѣлано было, между прочимъ, французскимъ правительствомъ, которое обязывалось, по торговому договору, оказывать нѣкоторыя льготы россійскимъ судамъ въ отношеніи взиманія корабельныхъ сборовъ. Представленія французскаго посла послужили ближайшею причиною изданія новыхъ правилъ о поднятіи флага. Коммисія, образованная въ министерствѣ финансовъ для разсмотрѣнія указаннаго вопроса, пришла къ заключенію, что изданіе точныхъ правилъ о припискѣ судовъ къ портамъ, имѣетъ важное значеніе не только для устраненія злоупотребленій при выдачѣ патентовъ на поднятіе флага, но и для прочной постановки статистики торговаго флота. Коммисія нашла, что «у насъ не только не существуетъ подобно какъ въ другихъ европейскихъ державахъ постановленій о регистратурѣ судовъ, но и самая выдача патентовъ предоставлена тремъ различнымъ вѣдомствамъ, вслѣдствіе чего происходитъ крайняя запутанность и неопредѣлительность въ свѣдѣніяхъ о нашемъ торговомъ мореходствѣ и невозможность услѣдить за точнымъ исполненіемъ правилъ, законами для торговаго мореплаванія установленныхъ. У насъ нѣтъ ни общаго списка судовъ, составляющихъ нашъ торговый флотъ, ни вѣрныхъ свѣдѣній, до судоходства въ нашихъ портахъ относя-

щихся. Намъ извѣстны названія и даже качества судовъ почти всякаго порта иностранныхъ державъ, но точныхъ данныхъ о нашихъ судахъ мы не имѣемъ».

Правила о поднятіи флага, выработанныя коммисіею, изданы были въ 1865 г. и сохраняютъ силу до сего времени [1]). Право поднятія русскаго флага предоставлено было исключительно русскимъ подданнымъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ оно распространено было на акціонерныя компаніи, коихъ правленія находятся въ Россіи, и на торговые дома, если одинъ изъ главныхъ распорядителей, имѣющихъ подпись, состоитъ въ русскомъ подданствѣ. Чтобы устранить участіе иностранцевъ въ акціонерныхъ пароходныхъ предпріятіяхъ, въ нѣкоторые уставы вводились впослѣдствіи постановленія о томъ, что акціи должны быть только именныя и владѣльцами ихъ могутъ быть только русскіе подданные. Въ правилахъ выработанныхъ коммисіею относительно регистраціи морскихъ судовъ, впослѣдствіи оказались нѣкоторые пробѣлы; ими установлены были необходимые для каждаго судна документы, но юридическое значеніе послѣднихъ не было опредѣлено съ точностью, составленіе корабельной крѣпости по прежнему принадлежало частному лицу — строителю корабля; освидѣтельствованіе судовъ въ благонадежности оставлено на волю судохозяевъ, и удостовѣреніе объ освидѣтельствованіи не было признано обязательнымъ документомъ. Равнымъ образомъ, предписавъ опредѣленный порядокъ веденія корабельныхъ книгъ, коммисія не воспользовалась регистраціею съ цѣлью установленія морской ипотеки и не выяснила

---

[1]) В. П. С. З. 42,238; Уст. Торг. ст. 138 и сл.

юридическаго значенія записей, внесенныхъ въ книги. Для достиженія только административныхъ цѣлей— лучшей постановки статистики торговаго флота, правила о регистраціи также были недостаточны. Въ нихъ не содержалось точнаго опредѣленія мореходнаго судна; поэтому впослѣдствіи обнаружились разногласія въ практикѣ таможенныхъ учрежденій: въ то время какъ одни изъ нихъ требовали выборки патентовъ и внесенія въ корабельныя книги для буксирныхъ баржъ, другія таможни освобождали такія суда отъ обязательной регистраціи; вмѣстѣ съ тѣмъ не указано было въ правилахъ, какое плаваніе должно почитаться морскимъ, и это обстоятельство не могло не породить недоразумѣній относительно учета судовъ, совершающихъ плаваніе въ устьяхъ рѣкъ и въ ближайшія прибрежныя мѣста и производящихъ операціи въ предѣлахъ рейдовъ. Наконецъ, въ правилахъ не предусмотрѣнъ былъ порядокъ исключенія изъ корабельныхъ книгъ судовъ, погибшихъ или пришедшихъ въ ветхость, и не установлено взысканіе за незаявленіе о такихъ случаяхъ таможеннымъ учрежденіямъ, вслѣдствіе чего въ корабельныхъ спискахъ впослѣдствіи должно было оказаться не мало записей о судахъ несуществующихъ. Если принять во вниманіе указанные недостатки правилъ о регистаціи 1865 г., нельзя не заключить, что цѣль которая ими преслѣдовалась— поставить на прочныхъ основаніяхъ морскую статистику—едва ли была достигнута.

Къ болѣе важнымъ законодательнымъ актамъ о торговомъ мореплаваніи, послѣдовавшимъ во второй половинѣ текущаго столѣтія, относится преобразованіе мореходныхъ учебныхъ заведеній, назначенныхъ для

подготовленія судоводителей. Коммисія, образованная въ 1866 г. для выработки новаго положенія объ упомянутыхъ учебныхъ заведеніяхъ, находила, что число ихъ весьма незначительно, и притомъ главнѣйшія изъ нихъ мало приспособлены для подготовленія шкиперовъ и штурмановъ. «Ученики поступаютъ въ нихъ, по словамъ коммисіи, въ такомъ возрастѣ, когда еще нельзя вовсе судить объ ихъ способностяхъ къ мореходному промыслу, да притомъ не могла никакъ высказаться и самая ихъ наклонность къ морской жизни, составляющая необходимое условіе успѣшнаго образованія моряка». Что касается преподаванія въ мореходныхъ училищахъ, то по мнѣнію коммисіи, оно «хотя и содержало нѣкоторые спеціальные предметы, имѣло, однако, слишкомъ много значенія общеобразовательнаго». Чтобы устранить указанные недостатки, признано было необходимымъ установить такой типъ навигаціонной школы, которая давала бы необходимыя для мореплаванія преимущественно практическія свѣдѣнія людямъ взрослымъ, уже посвятившимъ себя мореходному промыслу. Школы эти, по мнѣнію коммисіи, должны учреждаться въ мѣстностяхъ, гдѣ населеніе занимается мореходствомъ; «онѣ должны предлагать свое преподованіе именно тѣмъ ученикамъ, которые сознаютъ въ немъ потребность и отнюдь не служить прибѣжищемъ для бѣдныхъ дѣтей, отдаваемыхъ въ обученіе ихъ родителями безъ всякаго соображенія объ ожидающей ихъ участи въ будущемъ. Преподаваніе въ навигаціонныхъ классахъ должно быть такъ распредѣлено, чтобы посѣщающіе ихъ ученики, посвящая зиму слушанію лекцій, лѣтомъ могли бы изучать на корабляхъ и въ открытомъ морѣ настоящую практику».

Обученіе въ классахъ должно быть возможно простымъ и «знакомить слушателя съ предметомъ, его интересующимъ, не столько путемъ научно теоретическимъ, сколько посредствомъ нагляднаго объясненія». Послѣднее представлялось тѣмъ болѣе необходимымъ, что имѣлись въ виду слушатели, «не получившіе почти никакого подготовительнаго образованія, часто совершенно неграмотные и знакомые только съ мореходною жизнью на дѣлѣ».

При учрежденіи въ разныхъ мѣстностяхъ новыхъ мореходныхъ школъ имѣлось въ виду постепенное ихъ развитіе въ соотвѣтствіи съ составомъ учащихся и степенью ихъ подготовки. Поэтому признано было полезнымъ установить три вида навигаціонныхъ классовъ, причемъ программы преподаванія въ нихъ опредѣлены были сообразно требованіямъ, установленнымъ при испытаніяхъ на судоводительскія званія. Низшій видъ мореходныхъ школъ предназначался для подготовленія штурмановъ каботажнаго плаванія; курсъ наукъ въ этихъ классахъ перваго разряда обнималъ основныя правила ариѳметики, важнѣйшія свѣдѣнія по географіи, навигаціи и по морской практикѣ. Болѣе обширныя программы имѣлись въ виду для классовъ втораго и третьяго разрядовъ, назначенныхъ для подготовленія слушателей къ испытаніямъ на званіе шкипера каботажнаго или дальняго плаванія. Практическое значеніе имѣли такъ называемыя навтическія науки: изъ навигаціи слушателямъ должны были сообщаться свѣдѣнія объ употребленіи путеводныхъ инструментовъ, о счисленіи и прокладываніи по картѣ, опредѣленіи широты и долготы мѣста, времени прилива и отлива и т. п.; изъ морской практики—

объ оснащеніи и разснащеніи парусныхъ судовъ, о способахъ нагрузки судовъ, о главныхъ основаніяхъ судостроенія и, кромѣ того, краткія начала письмоводства, счетоводства и законовѣдѣнія, необходимыя при управленіи судномъ. Что касается учрежденія новыхъ мореходныхъ классовъ, то по мысли коммисіи оно должно было быть предоставлено иниціативѣ мѣстныхъ обществъ, къ которымъ правительство могло бы приходить на помощь, выдавая изъ казны пособія на содержаніе классовъ. Ближайшее завѣдываніе классами возлагалось на старшаго учителя и на мѣстныя общества, какъ ближайшимъ образомъ заинтересованныя въ ихъ преуспѣяніи. Общее же наблюденіе за содержаніемъ классовъ и развитіемъ мореходнаго образованія отнесено было къ вѣдѣнію министерства финансовъ, въ кругъ дѣятельности котораго входятъ вообще всѣ дѣла по торговому мореплаванію. Одновременно съ новыми мореходными классами учреждались по образцу ранѣе существовавшихъ въ Ригѣ и Либавѣ особые испытательные комитеты, въ коихъ должны были подвергаться испытаніямъ какъ ученики классовъ, такъ и другія лица, желавшія получить званіе штурмана или шкипера. Выдержавшимъ испытаніе предоставлено было право на полученіе безсрочныхъ паспортовъ и освобожденіе отъ подушнаго оклада и рекрутской повинности.

На вышеизложенныхъ основаніяхъ выработаны были изданныя въ 1867 г. «Положеніе о мореходныхъ классахъ» и «Правила для производства испытаній на званіе шкипера и штурмана». Вмѣстѣ съ открытіемъ новыхъ классовъ закрыто было Херсонское училище торговаго мореплаванія, а навигаціонная

школа въ Либавѣ и шкиперскіе курсы въ Архангельскѣ и Кеми оставлены безъ измѣненія. При этомъ, такъ какъ предполагалось, что воспитанники новыхъ учебныхъ заведеній составятъ достаточное число судоводителей, то повелѣно было впредь нанимать на торговыя суда командировъ только изъ лицъ выдержавшихъ установленныя испытанія. Однако, осуществленіе послѣдняго требованія оказалось невыполнимымъ, такъ какъ открытіе мореходныхъ классовъ происходило лишь постепенно. На побережьи Чернаго и Азовскаго морей новыя учебныя заведенія стали выпускать воспитанниковъ только въ серединѣ семидесятыхъ годовъ, причемъ и тогда число ихъ было весьма недостаточно. Какъ доносилъ Таганрогскій градоначальникъ, въ мѣстномъ портѣ классъ былъ открытъ въ 1874 г. и спустя два года доставилъ судоходству двухъ штурмановъ дальняго и двухъ штурмановъ каботажнаго плаванія. Само собою разумѣется, что судовладѣльцы вынуждены были нанимать на свои суда командировъ-практиковъ, и мѣстное начальство не имѣло возможности настаивать на строгомъ примѣненіи закона 1867 г. Въ теченіе шести лѣтъ изъ Таганрогскаго мореходнаго класса вышло всего 15 шкиперовъ и 10 штурмановъ каботажнаго плаванія, число, далеко несоотвѣтствующее, по словамъ градоначальника, потребностямъ порта. Столь же незначительно было первое время число воспитанниковъ, выдержавшихъ испытанія и въ другихъ южныхъ портахъ. Впослѣдствіи, когда численность ихъ увеличилась, они—какъ видно изъ свѣдѣній, поступавшихъ въ разное время въ министерство финансовъ,—все же не могли успѣшно конкурировать со старыми командирами, къ

которымъ судохозяева относились съ большимъ довѣріемъ, нежели къ молодымъ людямъ, бывавшимъ на морѣ лишь въ немногихъ плаваніяхъ, обязательныхъ по программѣ испытаній, и обладающимъ преимущественно только теоретическими познаніями. Недовѣріемъ со стороны судопромышленниковъ объясняется то обстоятельство, что даже въ тѣхъ случаяхъ, когда число шкиперовъ съ дипломами было достаточно, они не могли вытѣснить изъ торговаго флота командировъ-практиковъ. Къ тому же воспитанниками мореходныхъ классовъ предъявлялись къ судохозяевамъ болѣе высокія требованія относительно вознагражденія и прохожденія службы. Наконецъ, во многихъ случаяхъ, особенно на судахъ каботажныхъ и прибрежнаго плаванія, подымающихъ лишь небольшое количество груза, командирами являлись сами судовладѣльцы, довѣрявшіе своей опытности болѣе, нежели наемному капитану и часто лишенные возможности удѣлять изъ своего заработка часть на уплату жалованья экзаменованному штурману. Всѣ эти причины привели къ тому, что требованіе закона 1867 г. о томъ, чтобы къ командованію судами допускались только лица, выдержавшія установленныя испытанія, далеко не повсемѣстно получило практическое примѣненіе. На Черномъ и Азовскомъ моряхъ, а въ особенности на Каспійскомъ морѣ, весьма часто управляютъ судами люди совершенно неграмотные, лишь на практикѣ усвоившіе нѣкоторыя познанія о судовожденіи.

Съ другой стороны, новыя мореходныя школы, по постановкѣ въ нихъ учебной части и степени подготовки, получаемой воспитанниками, также невполнѣ оправдали возлагавшіяся на нихъ надежды. Какъ

было выше упомянуто, преподаваніе въ классахъ имѣлось въ виду поставить на практическую почву, пользуясь системою нагляднаго обученія въ виду неграмотности и слабой подготовленности слушателей. Между тѣмъ курсъ наукъ даже въ штурманскихъ классахъ перваго разряда былъ установленъ весьма обширный, сознательное усвоеніе котораго для малограмотнаго слушателя представлялось крайне затруднительнымъ. Практическія упражненія учащихся, по недостатку средствъ на пріобрѣтеніе необходимыхъ пособій и матеріаловъ, могли быть введены лишь постепенно и не во всѣхъ классахъ обставлены удовлетворительно. Существеннымъ дополненіемъ къ обученію въ классахъ должно было служить плаваніе на купеческихъ судахъ и, дѣйствительно, наибольшую пользу отъ новыхъ мореходныхъ школъ получило прибрежное населеніе тѣхъ мѣстностей, гдѣ привычка къ морской стихіи и долговременное занятіе мореходствомъ распространили среди жителей нѣкоторыя практическія знанія, нуждавшіяся въ дальнѣйшемъ развитіи. Но первоначальная мысль о томъ, чтобы воспитанники мореходныхъ классовъ набирались изъ лицъ, посвятившихъ себя мореплаванію, не была проведена съ надлежащею послѣдовательностью. Въ новыя школы устремились уже въ самомъ началѣ дѣти мѣщанъ и ремесленниковъ, привлекаемыя безплатностью обученія и льготами по отбыванію воинской повинности. Эта часть учащихся, какъ чуждая мореходному промыслу, оказалась наименѣе удовлетворительною, и судоводители, вышедшіе изъ ея состава, главнымъ образомъ, и явились причиною недовѣрія судопромышленниковъ къ мореходнымъ классамъ. Преподаваніе въ

новыхъ училищахъ, по мысли законодателя, приноровлено было къ потребностямъ моряковъ, оно обнимало тѣ «знанія, въ которыхъ наиболѣе и спеціально нуждаются моряки»; поэтому неудивительно, что мореходные классы оказались несостоятельными, когда имъ пришлось подготовлять къ управленію купеческими судами не мореходовъ, а лицъ, впервые знакомившихся съ морскою стихіею. Успѣхъ новой системы навигаціонныхъ училищъ всецѣло обусловливался уровнемъ пріобрѣтенныхъ населеніемъ практическихъ познаній, и этимъ объясняется разница въ результатахъ, достигнутыхъ мореходными классами на Балтійскомъ морѣ, съ одной стороны, и на Черномъ и Азовскомъ, съ другой.

Независимо отъ сказаннаго, съ теченіемъ времени обнаружились еще другіе недостатки въ системѣ мореходнаго образованія, установленной закономъ 1867 г. Прежде всего, закономъ этимъ оставлены были безъ вниманія возрастающія требованія пароваго флота. Познанія, пріобрѣтаемыя воспитанниками мореходныхъ классовъ, не могли быть признаны достаточными для управленія большими океанскими пароходами, и впослѣдствіи пароходныя общества вынуждены были искать командировъ для своихъ судовъ среди военныхъ моряковъ, получившихъ спеціальную подготовку. Затѣмъ, при изданіи упомянутаго закона, не принято было никакихъ мѣръ къ образованію машинистовъ и кочегаровъ, въ коихъ уже въ то время ощущалась несомнѣнная потребность. Наконецъ, мысль положенія 1867 г. о судостроительныхъ отдѣленіяхъ при мореходныхъ классахъ почти нигдѣ не получила практическаго осуществленія, главнымъ образомъ, по не-

достатку средствъ на пріобрѣтеніе необходимыхъ орудій и матеріаловъ; между тѣмъ во многихъ мѣстностяхъ Россіи существуетъ деревянное рѣчное и морское судостроеніе, которое едва-ли можетъ дѣлать успѣхи при отсутствіи учебныхъ мастерскихъ и верфей для подготовки свѣдущихъ строителей. Нѣкоторые изъ упомянутыхъ пробѣловъ имѣлось въ виду устранить при составленіи проекта новаго положенія объ училищахъ судоходства выработаннаго въ 1886 г. министерствомъ народнаго просвѣщенія, къ которому съ 1881 г. перешло завѣдываніе мореходными классами, но проектъ этотъ до сего времени не получилъ движенія въ законодательномъ порядкѣ.

Не смотря на указанные выше недостатки мореходныхъ классовъ, нельзя отрицать, что въ теченіе послѣднихъ десятилѣтій они успѣли оказать весьма замѣтное вліяніе на улучшеніе состава судоводителей нашего торговаго флота. По статистическимъ даннымъ, относящимся къ 1890—91 учебному году, въ 42 мореходныхъ классахъ обучалось всего 1,480 воспитанниковъ, которые по отдѣльнымъ морямъ распредѣлялись слѣдующимъ образомъ:

Моря.	Число классовъ.	Число воспитанниковъ.
Бѣлое.	6	165
Балтійское.	16	582
Каспійское (и Волга) . .	4	200
Азовское.	5	250
Черное	9	269
Восточный океанъ . . .	1	14

Въ теченіе пятнадцати лѣтъ отъ 1875 г. въ мореходныхъ классахъ обучалось всего 15,386 учениковъ, изъ которыхъ около 20%, а именно 3,303 выдержали

испытанія на судоводительскія званія, изъ нихъ 406 получили дипломы шкипера дальняго плаванія, 1,142 шкипера каботажнаго и штурмана дальнаго плаванія и 1,757 штурмана каботажнаго плаванія. По отдѣльнымъ морямъ указанныя числа распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Моря.	Число учащихся.	Выдержало экзаменъ на званіе шкипера дальняго плаванія.	шкипера каботажн. плаванія.	штурмана каботажн. плаванія.	% выдержавшихъ экзаменъ.
Бѣлое.	1,753	2	25	195	13
Балтійское. . .	6,012	401	729	696	30
Волга и Каспійск.	1.624	—	34	218	15
Азовское. . . .	2,560	3	134	342	19
Черное	3,423	—	218	306	15

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что наиболѣе значительные успѣхи достигнуты были мореходными классами на Балтійскомъ побережьи, гдѣ ими подготовлено было большое число свѣдущихъ командировъ изъ шкиперовъ дальняго плаванія. На другихъ моряхъ воспитанники классовъ усваиваютъ, повидимому, меньше познаній и преимущественно подготовляются къ службѣ на каботажныхъ судахъ. Въ общемъ, результаты дѣятельности мореходныхъ классовъ нельзя не признать имѣющими серьезное значеніе, особенно, если принять во вниманіе, что на содержаніе классовъ изъ казны и изъ мѣстныхъ источниковъ отпускаются весьма скромныя средства: ежегодная сумма пособій отъ правительства составляетъ около 55,000 руб., а всего на мореходные классы расходуется ежегодно не болѣе 95,000 руб.

Одновременно съ преобразованіемъ мореходныхъ учебныхъ заведеній возбуждены были нѣкоторые другіе вопросы, связанные съ успѣхами купеческаго мо-

реплаванія. Важнѣйшіе изъ этихъ вопросовъ подверглись ближайшему разсмотрѣнію въ началѣ семидесятыхъ годовъ. Въ 1872 г. при морскомъ министерствѣ образована была коммисія для пересмотра дѣйствующихъ узаконеній объ аваріяхъ и вообще происшествіяхъ по торговому мореплаванію и внутреннему судоходству, въ видахъ установленія точныхъ и опредѣлительныхъ правилъ какъ о производствѣ дознанія. изслѣдованія и суда по такимъ происшествіямъ, такъ и объ отвѣтственности лицъ, оказывающихся притомъ виновными. Вслѣдъ за образованіемъ упомянутой коммисіи при томъ же министерствѣ учреждена была другая, на которую возложено было изысканіе мѣръ къ предупрежденію несчастій съ судами. Уже при самомъ началѣ занятій обнаружилось, что задачи обѣихъ коммисій имѣютъ между собою весьма много сходнаго. Послѣдняя изъ нихъ во всѣхъ своихъ разсужденіяхъ неизбѣжно должна была встрѣтиться съ вопросомъ объ устройствѣ управленія коммерческими портами; она пришла къ заключенію, что безъ означеннаго устройства большинство изъ предлагаемыхъ ею мѣръ по предмету предупрежденія несчастій съ судами окажутся на практикѣ недѣйствительными, такъ какъ эти несчастья именно и происходятъ отъ отсутствія портовой полиціи и надзора за судоходствомъ. Съ другой стороны, капитаномъ Семечкинымъ, командированнымъ Генералъ-Адмираломъ съ цѣлью собранія для коммисіи объ аваріяхъ подробныхъ данныхъ о современномъ положеніи нашихъ коммерческихъ портовъ, обнаружено было, что управленіе портами поставлено совершенно неудовлетворительно, вслѣдствіе отсутствія сколько-нибудь точныхъ правилъ объ об-

щемъ и однообразномъ надзорѣ за судоходствомъ въ нихъ. Въ отчетѣ Семечкина, между прочимъ, указывалось, «что капитаны надъ торговыми портами, находясь въ подчинeніи разныхъ вѣдомствъ, руководствуются въ своей дѣятельности или случайно установившеюся рутиною, или личнымъ усмотрѣніемъ: что средства полицейскаго надзора за порядкомъ и безопасностью судоходства въ портахъ оказываются вполнѣ несоотвѣтствующими дѣйствительнымъ потребностямъ, и что эти недостатки существующей портовой организаціи ведутъ къ частымъ несчастнымъ происшествіямъ съ судами въ портовыхъ водахъ, чему доказательствомъ можетъ служить то весьма существенное обстоятельство, что изъ числа всѣхъ крушеній, которымъ подвергаются южно-русскія каботажныя суда, около $^3/_4$ совершаются въ портахъ».

Въ виду особой важности вопроса объ устройствѣ портоваго управленія, разработка его сосредоточена была въ коммисіи объ аваріяхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ самая коммисія, съ расширеніемъ ея задачъ, была переименована въ «коммисію для пересмотра постановленій о торговомъ судоходствѣ». Дальнѣйшія ея занятія не привели, впрочемъ, къ реформѣ нашего устарѣвшаго законодательства о купеческомъ мореплаваніи. Вниманіе коммисіи сосредоточилось ближайшимъ образомъ на вопросѣ объ управленіи торговыми портами, и выработанныя ею по этому предмету предположенія были впослѣдствіи утверждены въ законодательномъ порядкѣ. Коммисіи предстояло выработать новое положеніе объ административномъ завѣдываніи торговымъ мореходствомъ, такъ какъ разрозненныя въ различныхъ томахъ свода за-

коновъ и неточныя постановленія признаны были крайне неудовлетворительными. Что касается органовъ, призванныхъ заботиться о развитіи мореходнаго промысла, то, по отзыву коммисіи, «завѣдываніе портами и вообще дѣлами торговаго мореплаванія распредѣлено между такими административными мѣстами и лицами, большая часть которыхъ, имѣя особыя спеціальныя занятія, не можетъ вполнѣ успѣшно завѣдывать дѣлами судоходства, какъ вслѣдствіе неопредѣленности обязанностей по сему предмету, такъ и потому, что въ законахъ не объяснены ни взаимныя отношенія сихъ учрежденій между собою, — что ведетъ къ столкновеніямъ ихъ дѣйствій,—ни отношенія между ними и личнымъ составомъ купеческихъ кораблей,—что, въ свою очередь, имѣетъ послѣдствіемъ, съ одной стороны, бездѣйствіе власти, а съ другой, неповиновеніе ей».

Первоначальный проектъ коммисіи былъ выработанъ въ 1879 г., но не получилъ тогда дальнѣйшаго движенія, такъ какъ со стороны министерства финансовъ не послѣдовало согласія на предположенія коммисіи относительно вѣдомства, въ которомъ должно быть сосредоточено общее административное завѣдываніе торговымъ мореплаваніемъ. Въ виду важнаго значенія указаннаго вопроса, онъ подвергся подробному обсужденію въ коммисіи, для чего ею собраны были различныя свѣдѣнія объ устройствѣ портоваго управленія въ иностранныхъ государствахъ. Созданіе общаго центральнаго вѣдомства по дѣламъ торговаго мореплаванія признавалось коммисіею существенно необходимымъ. Обозрѣвая дѣйствующее законодательство, коммисія находила, что въ немъ не

содержится никакого прямого указанія на вѣдомство или центральное учрежденіе, на которое было бы возложено общее завѣдываніе торговымъ мореходствомъ. На основаніи же постановленій объ учрежденіяхъ для мѣстнаго завѣдыванія отдѣльными предметами, относящимися къ мореходству, общее завѣдываніе имъ распредѣляется между министерствами финансовъ, морскимъ, путей сообщенія и внутреннихъ дѣлъ. «Такое отсутствіе общаго центральнаго мѣста управленія всѣми предметами благоустройства и полиціи мореходства составляетъ, по мнѣнію коммисіи, одну изъ главнѣйшихъ причинъ современнаго неудовлетворительнаго состоянія означенной отрасли государственнаго управленія».

При обсужденіи упомянутаго вопроса коммисія остановилась на мысли о сосредоточеніи административнаго завѣдыванія мореходствомъ въ министерствѣ внутреннихъ дѣлъ, которому должны быть подчинены проектированныя ею мѣстныя учрежденія — портовыя управленія и особыя по портовымъ дѣламъ присутствія. При этомъ коммисія руководствовалась соображеніями о значеніи и цѣли учрежденія названнаго министерства, въ которомъ сосредоточиваются дѣла внутренней политики, благоустройства и полиціи въ Имперіи, а равно и свойствами отдѣльныхъ предметовъ, относящихся къ административному управленію торговымъ мореходствомъ. Ближайшее завѣдываніе портами, по проекту коммисіи, возлагалось на портовыя управленія, которымъ передавались общія обязанности по морской портовой полиціи и надзору за судоходствомъ, ранѣе принадлежавшія капитанамъ надъ портами, таможеннымъ, карантиннымъ учрежде-

ніямъ, вѣдомствамъ морскому, путей сообщенія и мѣстнымъ полицейскимъ властямъ. Кромѣ общаго надзора за судоходствомъ въ предѣлахъ порта, портовымъ управленіямъ предоставлялось, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, производство измѣренія и освидѣтельствованія судовъ, разсмотрѣніе маловажныхъ дѣлъ о нарушеніи правилъ торговаго мореходства, наложеніе взысканій по жалобамъ судохозяевъ и шкиперовъ на лицъ судовой команды, разбирательство незначительныхъ гражданскихъ споровъ между судовладѣльцами и командою и, наконецъ, веденіе списка судовъ, приписанныхъ къ порту, и регистрація лицъ, занимающихся въ портѣ мореходствомъ и морскими промыслами. Въ составъ портовыхъ управленій предполагалось включить капитана надъ портомъ, въ качествѣ непосредственнаго начальника портовой полиціи, его помощниковъ, портовыхъ техниковъ и другихъ должностныхъ лицъ и нижнихъ чиновъ. Независимо отъ образованія упомянутыхъ учрежденій по исполнительной полиціи торговаго мореходства, коммисія признавала необходимымъ организовать на новыхъ началахъ и общее завѣдываніе благоустройствомъ въ портахъ, выдѣливъ съ этою цѣлью мѣстности, занимаемыя портами, изъ вѣдѣнія городского общественнаго управленія, и предоставивъ разрѣшеніе вопросовъ, касающихся благоустройства и хозяйства въ портовыхъ мѣстностяхъ, особымъ по портовымъ дѣламъ присутствіямъ. Необходимость указаннаго выдѣленія портовъ въ самостоятельныя административныя единицы вызывалась, по мнѣнію коммисіи, важнымъ значеніемъ портоваго благоустройства для интересовъ болѣе обширныхъ районовъ и всего государства, съ

коими не всегда согласуется дѣятельность органовъ городского общественнаго управленія. На особыя по портовымъ дѣламъ присутствія возлагалось изданіе обязательныхъ постановленій относительно пользованія гаванью и портовыми сооруженіями, производства въ портѣ промысловъ, предупрежденія пожаровъ и проч., разсмотрѣніе ходатайствъ и вопросовъ, касающихся эксплоатаціи порта и его благоустройства, а равно и нуждъ мѣстнаго судоходства, и разборъ жалобъ на неправильныя дѣйствія капитана надъ портомъ. Согласно цѣли, которая имѣлась въ виду при учрежденіи портовыхъ присутствій, коммисія признавала желательнымъ поставить эти присутствія подъ вліяніе общегубернскаго начальства, назначивъ предсѣдателями ихъ мѣстныхъ губернаторовъ или градоначальниковъ и предоставивъ послѣднимъ право останавливать приведеніе въ исполненіе постановленій присутствія, въ случаѣ несогласія съ нимъ, для разрѣшенія пререканій министромъ внутреннихъ дѣлъ. Въ число постоянныхъ членовъ присутствій, кромѣ предсѣдателя, коммисія включила представителей мѣстныхъ правительственныхъ учрежденій, города и торговаго сословія, а именно: капитана надъ портомъ, старшаго его помощника, начальниковъ морского, таможеннаго и карантиннаго учрежденій, инженера вѣдомства путей сообщенія, представителя мѣстнаго судебнаго вѣдомства, полиціймейстера, городского голову, предсѣдателя биржевого комитета и двухъ членовъ отъ купечества, избираемыхъ изъ лицъ, владѣющихъ мореходными судами или ведущихъ отпускную морскую торговлю.

Согласно съ приведенными основными началами коммисіею составленъ былъ окончательный проектъ

управленія портами, который въ 1891 г. утвержденъ былъ въ законодательномъ порядкѣ. По первоначальному предположенію коммисіи, выработанное его положеніе объ административномъ завѣдываніи торговымъ мореходствомъ и о портовой полиціи должно было послужить лишь общимъ основаніемъ для организаціи соотвѣтственныхъ учрежденій въ отдѣльныхъ приморскихъ торговыхъ портахъ, причемъ оно могло бы подлежать измѣненіямъ и дополненіямъ сообразно съ мѣстными условіями. Въ настоящее время означенное положеніе еще не получило общаго примѣненія и постепенно вводится въ дѣйствіе въ главнѣйшихъ портахъ. Поэтому представляется затруднительнымъ судить о практическомъ вліяніи новаго устройства портоваго управленія на успѣхи купеческаго мореплаванія. Нельзя, однако, не замѣтить, что противъ одного изъ основныхъ положеній коммисіи, о подчиненіи портовыхъ учрежденій министерству внутреннихъ дѣлъ, высказывались возраженія какъ при разработкѣ проекта, такъ и при дальнѣйшемъ его разсмотрѣніи въ государственномъ совѣтѣ; при этомъ выражалось опасеніе, что, съ осуществленіемъ новаго порядка, портовое дѣло можетъ остаться въ прежнемъ неудовлетворительномъ положеніи, ибо «министерство внутреннихъ дѣлъ, не завѣдывая торговлею и не зная ея нуждъ, не можетъ относиться къ насущнымъ нуждамъ портовъ и принимать то живое участіе въ достиженіи развитія портовъ, съ которыми отнеслось бы вѣдомство компетентное въ дѣлѣ торговли, т. е. министерство финансовъ, завѣдывающее у насъ, за неимѣніемъ особаго министерства торговли, всѣми дѣлами, касающимися торговли и торговаго

судоходства». Съ другой стороны, нельзя не обратить вниманія также на то обстоятельство, что преобразованіемъ портоваго управленія на выработанныхъ коммисіею основаніяхъ, въ сущности, не устранялись затрудненія для торговаго мореходства, вызываемыя отсутствіемъ центральнаго вѣдомства, спеціально для него созданнаго, которое пеклось бы о немъ, знало бы его нужды и старалось бы удовлетворять его потребностямъ. Какъ упоминалось выше, созданіе такого центральнаго учрежденія признавалось коммисіею весьма желательнымъ, но при дальнѣйшей разработкѣ вопроса ею достигнуто было объединеніе лишь мѣстныхъ органовъ администраціи, соприкасавшихся съ предметами портоваго управленія и судоходства, а подчиненіемъ ихъ министерству внутреннихъ дѣлъ указанная задача едва ли разрѣшалась по существу, и достигалось лишь внѣшнее единство, такъ какъ упомянутое министерство не вѣдаетъ дѣлъ купеческаго мореплаванія, не можетъ ихъ разрѣшать самостоятельно, вслѣдствіе чего осуществленіе какой-либо мѣры или разрѣшеніе какого-либо вопроса, по прежнему, остается въ зависимости отъ разнородныхъ вѣдомствъ, между которыми распредѣлены заботы о развитіи торговаго флота.

При обозрѣніи мѣропріятій послѣдняго времени относительно торговаго мореплаванія, надлежитъ далѣе остановиться на распоряженіяхъ, имѣвшихъ цѣлью оказать покровительство отечественному судостроенію и обезпечить для судопромышленниковъ непосредственныя сношенія съ отдаленными приморскими рынками.

Мѣропріятія перваго рода заключались въ повышеніи таможенныхъ пошлинъ на привозимыя изъ-за

границы суда. До 1881 г. привозныя суда, морскія и рѣчныя, какъ въ цѣломъ, такъ и въ разобранномъ видѣ, пропускались безпошлинно, но съ 1 января упомянутаго года, вмѣстѣ съ отмѣною безпошлиннаго привоза изъ-за границы чугуна и желѣза для машиностроительныхъ заводовъ, постановлено было разрѣшать привозъ судовъ безъ уплаты пошлинъ только въ цѣломъ видѣ, съ разобранныхъ же взимать пошлины за отдѣльныя части по соотвѣтствующимъ статьямъ тарифа. При пересмотрѣ тарифа въ 1882 г. обнаружилось, однако, что при указанномъ порядкѣ свободнаго пропуска цѣлыхъ судовъ и значительнаго обложенія отдѣльныхъ частей и судостроительныхъ матеріаловъ едва ли можетъ получить у насъ развитіе постройка желѣзныхъ судовъ, такъ какъ покупка готоваго судна за границею обходилась значительно дешевле, нежели въ Россіи. Поэтому, признано было необходимымъ установить пошлины также на суда, привозимыя въ цѣломъ видѣ, съ тѣмъ, однако, чтобы размѣръ пошлинъ былъ ниже обложенія отдѣльныхъ частей судна и не лишалъ судопромышленниковъ возможности пріобрѣтать суда за границею впредь до развитія въ Россіи собственныхъ судостроительныхъ предпріятій. Согласно съ приведенными соображеніями съ 1 Іюля 1882 г. введены были пошлины на суда рѣчныя и морскія, въ цѣломъ видѣ, въ слѣдующихъ размѣрахъ: съ желѣзныхъ судовъ, менѣе 200 ластовъ водоизмѣщенія, въ 20 руб. съ ласта; съ такихъ же судовъ, имѣющихъ болѣе 200 ластовъ водоизмѣщенія, въ 10 руб. съ ласта; наконецъ, съ деревянныхъ судовъ—въ 5 руб. съ ласта. Назначеніемъ болѣе высокой пошлины на первую изъ упомянутыхъ категорій

судовъ имѣлось въ виду оказать покровительство постройкѣ небольшихъ желѣзныхъ пароходовъ и баржъ, водвореніе которой признавалось вполнѣ возможнымъ по состоянію нашей желѣзодѣлательной и машиностроительной промышленности.

Дальнѣйшее измѣненіе приведенныхъ тарифныхъ ставокъ заключалось въ повышеніи пошлинъ на 20% при пересмотрѣ тарифа въ 1885 г. Затѣмъ въ 1887 г. вновь возбужденъ былъ вопросъ о мѣрахъ для поощренія судостроительныхъ предпріятій. Тарифная коммисія, учрежденная при министерствѣ финансовъ, находила, что существовавшія пошлины на суда, будучи ниже, нежели пошлины съ матеріаловъ, не могутъ быть достаточны для огражденія русскихъ судостроителей отъ иностранной конкуренціи. По разсчету, произведенному коммисіею, оказалось, что пошлина съ судна въ 43 ласта водоизмѣщенія составляла 1,032 руб., тогда какъ съ матеріала, потребнаго для его постройки, пришлось бы уплатить 3,168 руб. Признавъ, поэтому, необходимымъ значительно повысить обложеніе привозныхъ судовъ, коммисія вмѣстѣ съ тѣмъ высказалась въ пользу взиманія пошлинъ съ валовой вмѣстимости судовъ, показанной въ мѣрительныхъ свидѣтельствахъ, такъ какъ опредѣленіе водоизмѣщенія или кубическаго содержанія погруженной части судна, служившаго основаніемъ для исчисленія пошлинъ, встрѣчало на практикѣ существенныя затрудненія. Согласно заключенію тарифной коммисіи, въ 1887 г. послѣдовало дальнѣйшее повышеніе пошлинъ на суда, причемъ установлены были слѣдующія тарифныя нормы, сохраняющія силу до настоящаго времени: съ желѣзныхъ судовъ менѣе

100 тоннъ за каждую тонну полной вмѣстимости 38 руб. зол.; отъ 100 до 1,500 тоннъ полной вмѣстимости съ тонны 20 руб. зол., а свыше 1,500 тоннъ 10 руб. зол; съ деревянныхъ судовъ менѣе 100 тоннъ за каждую тонну 12 руб., а болѣе 100 тоннъ – 6 руб.

Указанное измѣненіе пошлинъ, съ принятіемъ новаго порядка ихъ исчисленія, представляло собою увеличеніе обложенія для судовъ небольшихъ размѣровъ почти вдвое, тогда какъ для судовъ значительной вмѣстимости, т. е. свыше 1,500 тоннъ, сохранены были прежнія пошлины, установленныя въ 1882 г., такъ какъ предполагалось, что постройка большихъ судовъ, требующая обширныхъ приспособленій и затраты крупныхъ капиталовъ, даже при усиленномъ таможенномъ покровительствѣ, не скоро еще можетъ у насъ водвориться; съ другой стороны, возникало опасеніе, что значительное повышеніе пошлинъ, вызывая затрудненія при пріобрѣтеніи судовъ за границею, можетъ неблагопріятно отразиться на успѣхахъ торговаго мореплаванія. Послѣднее обстоятельство заслуживало особеннаго вниманія. Уже вскорѣ послѣ введенія въ дѣйствіе новыхъ пошлинъ обнаружилось, что единовременная ихъ уплата, нерѣдко въ значительной суммѣ, представляется для судопромышленниковъ обременительною, и въ министерство финансовъ стали поступать ходатайства о допущеніи какихъ-либо облегченій относительно пропуска привозимыхъ изъ-за границы судовъ. Высочайше утвержденнымъ 25 іюля 1889 года положеніемъ Комитета министровъ предоставлено было министру финансовъ, по взысканіи причитающейся съ судна пошлины по тарифу 1885 г., разсрочивать уплату разницы между взысканною по-

шлиною и слѣдующею по новому тарифу, срокомъ на 10 лѣтъ, съ начетомъ интереса изъ пяти процентовъ годовыхъ. По истеченіи трехъ лѣтъ указанная льгота, въ виду заявленій и ходатайствъ, поступавшихъ отъ судовладѣльцевъ, признана была недостаточною, и министерство финансовъ вновь вошло съ представленіемъ въ Комитетъ министровъ о томъ, чтобы допускалась разсрочка всей суммы пошлинъ, притомъ безъ начисленія процентовъ. Необходимость облегченія для судохозяевъ пріобрѣтенія судовъ за границею мотивировалась при этомъ тѣмъ обстоятельствомъ, что «оказанное въ 1887 г. нашему судостроенію покровительство не привело къ желаемымъ послѣдствіямъ, въ смыслѣ созданія у насъ новыхъ верфей, вслѣдствіе чего названная отрасль отечественной промышленности не въ состояніи удовлетворять потребности въ перевозочныхъ средствахъ. При такихъ условіяхъ пріобрѣтеніе судовъ за границею представляется еще неизбѣжнымъ, между тѣмъ какъ высокій размѣръ существующей таможенной пошлины на суда затрудняетъ пріобрѣтеніе новыхъ судовъ, послѣдствіемъ чего является продолжающееся значительное преобладаніе въ нашихъ моряхъ иностраннаго флага, равно какъ и весьма нежелательное плаваніе подъ симъ флагомъ судовъ, принадлежащихъ русскимъ предпринимателямъ».

Приведенный отзывъ министерства финансовъ свидѣтельствуетъ, что предположеніе относительно поощренія отечественнаго судостроенія путемъ усиленнаго таможеннаго покровительства въ дѣйствительности не оправдалось, и въ то же время общее вліяніе повышенія пошлинъ на успѣхи торговаго мореходства едва ли могло быть признано благопріятнымъ. Такое

же заключеніе высказано было коммисіею, образованною при министерствѣ финансовъ въ 1891 г. для общаго пересмотра таможеннаго тарифа. Коммисія признала единогласно, что существующія пошлины не достигаютъ цѣли, что со времени ихъ установленія въ 1882 г. и дальнѣйшаго увеличенія въ 1885 и 1887 годахъ отечественное судостроеніе не сдѣлало успѣховъ. Новыхъ верфей для постройки большемѣрныхъ коммерческихъ судовъ за означенное время не возникало, и кромѣ большихъ военныхъ судовъ у насъ морскія суда не строятся вовсе, за исключеніемъ лишь небольшихъ шкунъ, и то въ весьма ограниченномъ количествѣ. При этихъ условіяхъ приходится пріобрѣтать суда за границею, уплачивая за нихъ высокую пошлину, удорожающую ихъ стоимость, что въ свою очередь, затрудняетъ для русскихъ судовладѣльцевъ конкуренцію въ дальнемъ плаваніи съ иностранцами, которые, пріобрѣтая болѣе дешевыя суда и затрачивая въ дѣло меньшій капиталъ, могутъ держать болѣе низкіе фрахты. Какъ подробно объяснялось въ представленной въ тарифную коммисію запискѣ директора балтійскаго судостроительнаго завода, установленныя, начиная съ 1882 года, пошлины на суда, не исключая и значительно повышенныхъ въ 1887 году, совершенно недостаточны были для того, чтобы покровительствовать водворенію у насъ желѣзнаго судостроенія. Самый размѣръ пошлинъ оказывался далеко не соотвѣтствующимъ разницѣ въ стоимости судовъ у насъ и за границею. Кромѣ того, пошлины взимались съ тонны вмѣстимости въ одинаковомъ размѣрѣ съ парусныхъ и паровыхъ судовъ, вслѣдствіе чего паровой механизмъ, составляющій

значительную часть стоимости парового судна, пропускался фактически безпошлинно, подрывая тѣмъ отечественное машиностроеніе. На основаніи подробныхъ разсчетовъ сравнительной стоимости въ то время постройки пароходовъ въ Англіи и у насъ въ упомянутой запискѣ предлагалось установить пошлины въ размѣрѣ 108 руб. кред. за тонну и въ 66 руб. кред. за индикаторную силу двигательныхъ механизмовъ.

Въ такомъ размѣрѣ пошлины не были, однако, приняты коммисіею, такъ какъ онѣ еще болѣе затруднили бы развитіе торговаго флота впредь до водворенія у насъ судостроительной промышленности. Съ другой стороны, не смотря на отзывы нѣкоторыхъ биржевыхъ комитетовъ о желательности отмѣны или значительнаго понижения пошлинъ, тарифная коммисія не нашла возможнымъ немедленно разрѣшить вопросъ о покровительствѣ судостроенію и признала необходимымъ сохранить безъ измѣненія существующія пошлины впредь до разработки общихъ предположеній о мѣрахъ къ развитію торговаго мореплаванія.

Въ нижеслѣдующихъ таблицахъ приводятся нѣкоторыя данныя о развитіи нашего парового флота за послѣднее десятилѣтіе, причемъ за каждый годъ отъ 1884 до 1893 г. показано отдѣльно, сколько судовъ построенныхъ въ Россіи и за границею было въ составѣ флота къ началу года и сколько въ теченіе года вновь приписано къ портамъ или исключено изъ корабельныхъ списковъ. Данныя эти показываютъ, что пароходы, плавающіе подъ русскимъ флагомъ, преимущественно иностранной постройки: дѣятельность нашихъ судостроительныхъ предпріятій, за исключеніемъ незначительнаго числа пароходовъ для

Каспійскаго моря, ограничивается изготовленіемъ судовъ небольшой вмѣстимости, предназначенныхъ для буксированія или прибрежнаго плаванія [1]).

I. Пароходы внѣшнихъ морей.

Число и чистая вмѣстимость (въ рег. тоннахъ).

Годы.	Судовъ, построенныхъ въ Россіи. Было къ началу года.	Прибыло.	Убыло.	Судовъ, построенныхъ за границею. Было къ началу года.	Прибыло.	Убыло.
1884	22 [2]) 3,041,50	1 [3]) 24,88	1 285,0	262 69,480,34	19 6,899,41	8 1,409,19
1885	22 2,781,38	3 [4]) 459,42	1 57,78	273 74,970,56	9 3,828,17	1 54,63
1886	24 3,183,02	1 29,53	4 493,84	281 78,744,10	11 2,464,86	7 1,501,50
1887	21 2,718,71	5 [5]) 450,39	1 24,88	285 79,707,46	15 5,312,52	18 5,462,11
1888	25 3,145,22	2 190,74	—	282 79,557,87	13 7,495,04	8 3,324,42
1889	27 3,335,96	11 [6]) 1,356,96	—	287 83,728,49	18 3,753,76	8 1,043,38
1890	38 4,692,92	6 [7]) 863,48	—	297 86,438,87	25 11,198,69	9 1,753,31
1891	44 5,556,40	5 [8]) 202,30	2 318,69	313 95,884,25	19 10,371,60	5 3,624,72
1892	47 5,440,01	2 33,54	—	327 102,531,13	11 12,806,04	1 130,04
1893	49 5,473,55			337 115,307,13		

II. Пароходы Каспійскаго моря.

Годы.	Было къ началу года.	Прибыло.	Убыло.	Было къ началу года.	Прибыло.	Убыло.
1884	7 1,626,06	7 [9]) 2,216,25	—	58 19,843,98	2 1,009,17	1 419,66
1885	14 3,842,31	6 [10]) 2,414,62	—	59 20,425,49	—	1 177,65
1886	20 6,256,93	2 1,117,57	—	58 20,247,74	4 782,21	1 287,80

[1]) Таблицы составлены по изданію Деп. Там. Сборовъ «Пароходы россійскаго торговаго флота 1 Января 1893 г.».

[2]) Въ томъ числѣ въ Финляндіи: 3 608,19 [3]) 1 24,88 [4]) 1 26,88 [5]) 2 90,81 [6]) 3 491,27 [7]) 1 38,00 [8]) 1 21,93. [9]) 4 1,352,62 [10]) 5 2,402,78

Годы.	Судовъ, построенныхъ въ Россіи. Было къ началу года.	Прибыло.	Убыло.	Судовъ, построенныхъ за границею. Было къ началу года.	Прибыло.	Убыло.
1887	22	2	—	61	5	1
	7,374,50	563.86		20,742,15	1,397,30	440,00
1888	24	9 [1])	—	65	4	1
	7,938,36	5,208,00		21,692,45	1,439,10	92,50
1889	33	3	—	68	3	1
	1,314,36	1,434,97		23,039,05	844,18	276,46
1890	36	7 [2])	—	70	6	1
	14,581,33	3,407,31		23,606,77	2,265,22	220,03
1891	43	5	1	75	5	—
	17,988,64	3,199,40	696,16	25,651,91	1.191,[illegible]	
1892	47	4	1	80	1	1
	20,491,88	450,82	264,48	26,843,57	116,75	264,48
1893	50			80		
	20,678,22			26,495,84		

Вопросъ о предоставленіи русскому купечеству нѣкоторыхъ облегченій при сношеніяхъ съ отдаленными заморскими рынками возбужденъ былъ въ 1875 году, при разсмотрѣніи ходатайства Русскаго Общества пароходства и торговли о назначеніи ему помильной платы за предполагавшіеся рейсы въ Китайскіе и Индійскіе порты. Общество имѣло въ виду установить до четырнадцати отправленій въ годъ, въ томъ числѣ четыре въ Китай и десять въ Остъ-Индію, и испрашивало отъ правительства субсидію, въ видѣ помильной платы, по приблизительному разсчету 469,000 руб., считая по 3 руб. за милю. Рейсы, однако, предполагались несрочные и должны были совершаться въ то или иное время, въ зависимости отъ требованій торговли и количества грузовъ, предлагаемыхъ къ перевозкѣ. Послѣднее обстоятельство, въ сущности, не согласовалось съ принципомъ, положеннымъ въ основаніе помильной платы, которая обыкновенно назначается лишь за срочные почтовые рейсы и является вознагражденіемъ за убытки, свя-

[1]) Въ томъ числѣ въ Финляндіи: 2 / 193,81 [2]) 2 / 46,45

занные съ содержаніемъ сообщеній, не доставляющихъ достаточнаго дохода отъ перевозки пассажировъ и грузовъ. Поэтому предложеніе Русскаго Общества въ указанной выше формѣ не могло быть принято, а учрежденіе срочнаго почтоваго пароходства на Остъ-Индской линіи, въ виду слабаго еще развитія торговыхъ сношеній между нашими и азіатскими рынками, признавалось преждевременнымъ.

Назначеніе упомянутой субсидіи могло разсматриваться лишь какъ мѣра, содѣйствующая прямой доставкѣ въ Россію, чрезъ южные порты, нѣкоторыхъ восточныхъ товаровъ, главнѣйшимъ образомъ, чая и хлопка, но въ этомъ отношеніи имѣвшіяся свѣдѣнія о привозѣ въ Одессу изъ-за границы колоніальныхъ товаровъ и результаты нѣкоторыхъ рейсовъ, совершенныхъ пароходами Русскаго Общества въ Китай и Остъ-Индію, показывали, что поддержаніе несрочныхъ отправленій изъ Русскихъ портовъ въ туземные можетъ быть, съ коммерческой точки зрѣнія, дѣломъ небезвыгоднымъ для хорошо организовавшаго пароходнаго предпріятія. Съ другой стороны, принято было во вниманіе, что оживленіе торговыхъ сношеній между Россіею и восточными рынками, съ принятіемъ предложенія Русскаго Общества, едва ли было бы достигнуто, такъ какъ съ оказаніемъ поощренія только одной пароходной компаніи установилась бы монополія по содержанію сообщеній, которая впослѣдствіи должна была бы повести къ устраненію конкуренціи со стороны другихъ предпріятій и къ возвышенію фрахтовъ. Болѣе цѣлесообразнымъ и желательнымъ представлялось дарованіе торговому мореходству такой льготы, которою могли бы воспользоваться одинаково

всѣ судопромышленники, и которая вознаграждала бы ихъ за значительные расходы, сопряженные съ труднымъ и далекимъ плаваніемъ въ Индію или Китай.

Изыскивая наиболѣе удобный способъ поддержки, со стороны государства, морскихъ сообщеній съ Востокомъ, Коммисія, учрежденная при Министерствѣ Финансовъ для разсмотрѣнія этого вопроса, остановилась на мысли, что самою подходящею въ этомъ отношеніи мѣрою явилось бы освобожденіе русскихъ судовъ, безъ различія компаній и судохозяевъ, отъ уплаты пошлинъ, взимаемыхъ при проходѣ черезъ Суэзскій каналъ, что могло бы быть достигнуто принятіемъ на счетъ казны, на болѣе или менѣе продолжительный срокъ, уплаты или возмѣщенія пошлинъ за каждый рейсъ черезъ каналъ. Наряду съ этою мѣрою Коммисія проектировала установленіе особыхъ премій для пароходовъ, которые въ кратчайшій срокъ прибудутъ въ южные порты изъ Китая съ первыми грузами чая, причемъ премію предполагалось назначить въ размѣрѣ полной суммы или какой-либо части подлежащихъ возврату пошлинъ. Согласно заключеніямъ упомянутой Коммисіи, разрѣшено было, Высочайше утвержденнымъ 2 Апрѣля 1876 г. положеніемъ Комитета Министровъ, всѣмъ русскимъ паровымъ судамъ, совершающимъ рейсы въ какой-либо индійскій и китайскій портъ или обратно черезъ Суэзскій каналъ, возвращать изъ Государственнаго Казначейства пошлины, уплаченныя за проходъ черезъ каналъ; при этомъ право на возвратъ пошлинъ предоставлено было и въ случаѣ захода для торговыхъ операцій въ лежащіе на пути европейскіе и азіатскіе порты. Дѣй-

ствіе указанной льготы ограничено было срокомъ до 1889 г., причемъ она распространена была только на пароходы, такъ какъ имѣла въ виду поощреніе парового флота и не могла имѣть существеннаго значенія для парусныхъ судовъ, ибо послѣднія, по отсутствію въ каналѣ и Красномъ морѣ вѣтровъ, весьма мало пользуются искусственнымъ путемъ для сообщенія съ Индіею и Китаемъ. Что касается упомянутыхъ выше премій за болѣе раннюю доставку въ Россію чайныхъ грузовъ, то предположеніе объ этомъ не было одобрено Комитетомъ Министровъ, который находилъ, что назначеніе подобныхъ премій могло бы послужить къ чрезмѣрному ускоренію плаванія въ ущербъ безопасности.

По истеченіи въ 1889 г. срока, на который предоставлено было русскимъ паровымъ судамъ получать изъ казны обратно пошлины, уплаченныя за проходъ черезъ Суэзскій каналъ, означенная льгота продолжена была еще на десять лѣтъ, впредь до 1 Января 1900 года. При этомъ принято было во вниманіе, что въ теченіе перваго періода дѣйствія упомянутаго облегченія для русскихъ судопромышленниковъ вліяніе его на развитіе сношеній съ восточными рынками не успѣло достаточно обнаружиться, и что по прежнему остаются въ силѣ неблагопріятныя условія, затрудняющія для русскихъ судовъ, безъ особаго поощренія отъ правительства, дальнія морскія плаванія въ Индію и Китай. Изъ данныхъ о движеніи русскихъ паровыхъ судовъ черезъ Суэзскій каналъ усматривается, что число рейсовъ было весьма незначительно. Подробныя свѣдѣнія представлены въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Число рейсовъ.	Вмѣстимость судовъ.	Сумма уплаченныхъ пошлинъ.
1879	2	3,499,26 тоннъ.	13,904 р. 15 к.
1880	11	17,926,16 »	71,227 » 43 »
1881	11	17,589,27 »	68,033 » 06 »
1882	9	15,177,92 »	60,246 » 33 »
1883	13	22,553,32 »	92,614 » 93 »
1884	15	28,872,45 »	116,868 » 80 »
1885	19	36,009,43 »	139,201 » 23 »
1886	21	35,057,58 »	138,707 » 57 »
1887	16	29,593,60 »	129,609 » 91 »
1888	13	25,102,07 »	105,657 » 20 »

Изъ показанныхъ въ таблицѣ рейсовъ три совершены были судами Петербургскаго Пароходнаго Общества (1—въ 1882 г. и 2—въ 1883 г.) и десять судами Русскаго Общества пароходства и торговли (два въ 1884 г. и по четыре въ 1885 и 1886 г.г.); остальные рейсы принадлежатъ пароходамъ Добровольнаго флота, получающаго особую поминьную плату за содержаніе срочныхъ сообщеній съ дальнимъ Востокомъ. Что касается позднѣйшаго времени, то, начиная съ 1889 г., льготою по возврату пошлинъ за проходъ черезъ Суэзскій каналъ также пользовались исключительно суда Добровольнаго флота. Такимъ образомъ, нельзя не признать, что цѣль, которая имѣлась въ виду при первоначальномъ установленіи указанной льготы, именно содѣйствовать развитію сношеній съ китайскими и индійскими портами привлеченіемъ къ дальнему плаванію всѣхъ судопромышленниковъ безъ различія компаній и отдѣльныхъ предпріятій, представляется еще не достигнутою до настоящаго времени.

Обращаясь отъ обзора отдѣльныхъ мѣропріятій, относящихся къ торговому мореплаванію, къ исторіи важнѣйшихъ пароходныхъ компаній, возникшихъ

во второй половинѣ текущаго столѣтія, надлежитъ прежде всего, остановиться на дѣятельности Русскаго Общества пароходства и торговли.

Государь Императоръ Александръ II, обративъ въ 1856 г. вниманіе на огромныя выгоды, которыя въ продолженіе восточной войны западныя морскія державы извлекли изъ частныхъ пароходныхъ обществъ для скорой перевозки, на большія разстоянія, цѣлыхъ армій и неисчислимаго количества разнаго рода снарядовъ и припасовъ, изволилъ признать учрежденіе подобнаго общества въ самыхъ большихъ размѣрахъ въ Черномъ морѣ въ высшей степени полезнымъ, такъ какъ такое общество могло бы замѣнить прежній нашъ Черноморскій флотъ и представило бы даже для перевозки войскъ, при меньшихъ издержкахъ, несравненно большія средства, а съ другой стороны, оно оказало бы благотворное вліяніе на развитіе нашей морской торговли, занимаясь перевозкою товаровъ на русскихъ судахъ. Составленіе подробныхъ предположеній объ учрежденіи упомянутаго общества Государю Императору благоугодно было возложить на флигель-адъютанта капитана 1 ранга Аркаса и коллежскаго совѣтника Новосельскаго, которые выработали сначала главныя основанія для учрежденія новаго пароходнаго предпріятія, а затѣмъ, когда основанія эти удостоились Высочайшаго одобренія, представили, въ качествѣ учредителей, на утвержденіе правительства въ установленномъ порядкѣ, уставъ «Русскаго Общества пароходства и торговли». Послѣ двукратнаго, весьма тщательнаго разсмотрѣнія въ Комитетѣ Министровъ, уставъ былъ Высочайше утвержденъ 3 Августа 1856 г.

Согласно съ основною цѣлью, которая имѣлась въ виду при образованіи новаго пароходнаго предпріятія, въ первоначальномъ уставѣ проектирована была весьма широкая сѣть морскихъ сообщеній, которыя должны были поддерживаться судами Общества въ южныхъ нашихъ моряхъ, а равно съ заграничными портами Архипелага, Средиземнаго и Адріатическаго морей. На Общество возложена была обязанность совершать постоянные рейсы по тремъ заграничнымъ линіямъ. Первая срочная линія, съ тремя отправленіями въ мѣсяцъ, установлена была между Одессою и Ал ксандріею, причемъ суда Общества должны были заходить въ промежуточные порты Константинополь, Аѳонъ, Смирну, Родосъ, Александретту, Бейрутъ и Яффу. Другая линія отъ Одессы до Марселя должна была поддерживаться несрочными рейсами, считая приблизительно восемнадцать отправленій ежегодно, съ заходомъ въ Константинополь, островъ Сиру, Пирей, Мессину, Неаполь, Ливорно и Генуэ. Наконецъ, по третьей заграничной линіи, между Одессою и Тріестомъ, также назначено было восемнадцать несрочныхъ рейсовъ и установлены заходы въ Константинополь, острова Сиру, Зантъ, Кефалонію и Корфу, Бару и Анкону.

Что касается внутреннихъ линій, то главнѣйшіе рейсы назначены были для сообщенія съ Кавказскими портами, считая отъ Одессы, съ заходомъ въ Ялту, Керчь, Редутъ-Кале и другіе порты по Кавказскому берегу, гдѣ признано будетъ нужнымъ; линія эта сдѣлана была срочною съ тремя отправленіями въ мѣсяцъ. Другая линія, съ еженедѣльными рейсами, предназначалась для Крымскихъ портовъ и,

имѣя исходнымъ пунктомъ Одессу, должна была служить для сообщеній съ Евпаторіею, Севастополемъ, Ялтою, Ѳеодосіею и Керчью; наконецъ, третья линія — Дунайская — заключала еженедѣльные рейсы между Одессою и Галацомъ, съ заходомъ въ Сулинъ, Измаилъ, Рени и другіе порты по Дунаю. Кромѣ того установлены были мѣстныя сообщенія, съ еженедѣльными рейсами, между Одессою и Николаевомъ, между Керчью и Таганрогомъ и между Одессою и Херсономъ, а равно постоянныя переправы, по нѣскольку разъ въ день, между Керчью и Таманью и между Овидіополемъ и Аккерманомъ.

Само собою разумѣется, что при слабости иниціативы среди русскаго купечества и отсутствіи свободныхъ капиталовъ, новое пароходное предпріятіе на указанныхъ выше весьма широкихъ основаніяхъ едва ли могло бы возникнуть, еслибы правительство не оказало ему при самомъ возникновеніи и въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ впослѣдствіи весьма значительной поддержки. Избранные, по волѣ Государя Императора, учредители новаго акціонернаго Общества могли осуществить возложенную на нихъ задачу, лишь благодаря чрезвычайнымъ льготамъ и привилегіямъ, дарованнымъ Обществу со стороны государства. Чтобы облегчить Обществу собраніе акціонернаго капитала, который опредѣленъ былъ въ 6 милл. руб., правительствомъ оставлено было за собою 6,670 акцій, по 300 руб., каждая, всего на сумму 2.001,000 руб., причемъ въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ отъ основанія Общества въ его пользу уступался весь дивидендъ, причитающійся на означенныя акціи. Затѣмъ для поддержанія предпріятія и умень-

шенія расходовъ по содержанію постоянныхъ морскихъ сообщеній ему назначена была помильная плата, размѣръ коей на первыя 10 лѣтъ, со дня открытія дѣйствій Общества, составлялъ, за каждую милю, пройденную пароходами:

По Александрійской линіи	5 р.	22 к.
» Марсельской »	3 »	$49^3/_4$ »
» Тріестской »	4 »	$7^1/_4$ »
» Крымско-Кавказской »	4 »	56 »
» Крымской »	3 »	25 »
» Дунайской »	4 »	84 »
» Николаевской »	3 »	$63^1/_2$ »
» Херсонской »	3 »	$12^1/_2$ »
» Керчь-Таганрогской »	2 »	$50^1/_2$ »

Въ теченіе второго десятилѣтія существованія Общества помильная плата должна была уменьшаться ежегодно на 5%, такъ что въ двадцатый годъ она составляла бы только 50% первоначальной суммы. Двадцатилѣтнимъ срокомъ ограничивалось дѣйствіе первоначальнаго устава Общества, послѣ чего ему предоставлено было просить о продолженіи правительственной субсидіи на тѣхъ же или иныхъ основаніяхъ. Чтобы облегчить Обществу обзаведеніе перевозочными средствами, пристанями и мастерскими, ему переданы были пароходы бывшей Новороссійской экспедиціи, съ разсрочкою на пять лѣтъ причитающейся за нихъ по оцѣнкѣ суммы: затѣмъ Обществу предоставлены были на все время его существованія пристани, магазины для складки товаровъ и другія мѣста въ Одессѣ и прочихъ портахъ, коими пользовались пароходы Новороссійской экспедиціи, а равно дозволено было устраивать на казенныхъ пустопорожнихъ земляхъ безплатно механическія заведенія, конторы, ма-

газины и проч. Независимо отъ назначенія номильной платы, Обществу положено было выдавать ежегодно на ремонтныя исправленія пароходовъ по 64 т. руб. въ теченіе 20 лѣтъ со времени открытія дѣйствій предпріятія. Затѣмъ, для облегченія Обществу полученія дешеваго топлива, ему отведенъ былъ участокъ земли въ Области Войска Донскаго, близъ Грушевскихъ антрацитовыхъ копей, содержащій залежи антрацита. Общество принято было подъ Высочайшее Его Императорскаго Величества покровительство, и всѣмъ военнымъ и гражданскимъ властямъ, а равно россійскимъ консуламъ за границею предписывалось оказывать Обществу помощь и содѣйствіе.

Дѣйствія Русскаго Общества пароходства и торговли на Черномъ морѣ начались 21 Мая 1857 г. Такъ какъ, для единовременнаго открытія всѣхъ линій, Общество не располагало необходимыми перевозочными средствами, ему разрѣшено было открывать движеніе постепенно съ тѣмъ, чтобы всѣ указанныя въ Уставѣ сообщенія установлены были въ теченіе пяти лѣтъ со времени образованія предпріятія. Изъ заграничныхъ линій въ первый годъ открыты были Александрійская до Константинополя и Марсельская. Въ слѣдующемъ году по Тріестской линіи установлено движеніе между Одессою и Смирною, но дальнѣйшаго развитія эта линія не получила, такъ какъ въ 1858 г. произошло измѣненіе въ первоначальномъ планѣ заграничныхъ сообщеній. Общество заключило конвенцію съ греческимъ правительствомъ, согласно коей обязывалось совершать рейсы одинъ разъ въ двѣ недѣли между Одессою, Константинополемъ и Сирою и

одинъ разъ въ мѣсяцъ между Одессою, Константинополемъ и Пиреемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Обществомъ возбуждено было ходатайство объ измѣненіи числовой системы распредѣленія заграничныхъ рейсовъ въ понедѣльную съ тѣмъ, чтобы отправленія совершались по Александрійской линіи отъ Одессы до Константинополя еженедѣльно, а отъ Константинополя до Александріи разъ въ двѣ недѣли. При этомъ въ число портовъ, куда обязательно должны заходить пароходы Общества, включенъ былъ Салоники, въ виду коммерческаго его значенія. Съ другой стороны, Марсельская и Тріестская линіи, по ходатайству Общества, были объединены, и постановленія о нихъ изложены въ томъ смыслѣ, что Обществомъ содержатся сообщенія между Одессою, Константинополемъ и Тріестомъ *или* Марселью или же другими портами Средиземнаго и Адріатическаго морей, а также портами Испаніи, Франціи, Англіи и Бельгіи, — столько разъ въ годъ, сколько признано будетъ нужнымъ. Такимъ образомъ сѣть заграничныхъ сообщеній, возложенныхъ на Русское Общество, уже съ самаго начала потерпѣла нѣкоторое уменьшеніе; дальнѣйшее ея ограниченіе произошло въ 1861 г., когда отмѣнены были рейсы въ Смирну и Пирей, и затѣмъ въ 1863 г., когда, вслѣдствіе неоправдавшихся ожиданій на большое количество грузовъ и пассажировъ, исключены были изъ обязательныхъ пунктовъ захода Аѳонъ и Салоники.

Что касается внутреннихъ линій, то при утвержденіи первоначальнаго устава имѣлось въ виду Кавказскую линію впослѣдствіи продолжить по Анатолійскому берегу до Константинополя, а съ другой

стороны установить срочное сообщеніе между Одессою, Галацомъ и далѣе по Румелійскому берегу до Константинополя, гдѣ пароходы обѣихъ линій могли бы встрѣчаться и размѣниваться пассажирами и грузами. Въ дѣйствительности, однако, это предположеніе не было осуществлено. Уже вскорѣ послѣ открытія Кавказской линіи Общество замѣтило неполноту сообщеній между Одессою и Кавказскимъ побережьемъ, и въ концѣ 1857 г. положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшено было продолжить линію отъ Редутъ-Кале до Требизонда, съ обязательствомъ содержать ее съ 1 апрѣля по 1 сентября три раза, а въ остальное время года два раза въ мѣсяцъ. Въ слѣдующемъ году, впрочемъ, число лѣтнихъ рейсовъ отъ Редутъ-Кале до Требизонда увеличено до 4 разъ въ мѣсяцъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ сообщеніе отъ Керчи до Редутъ-Кале дозволено было содержать вмѣсто трехъ разъ въ мѣсяцъ лишь два раза, и исходнымъ пунктомъ для Кавказской линіи постановлено было считать не Одессу, какъ положено было первоначально, а Керчь. Въ томъ же году Общество предложило, во время лѣтнихъ рейсовъ, распространить Кавказскую линію отъ Батума до Константинополя, но потребовало за эти сообщенія назначенія особой помильной платы. Министерство Финансовъ не могло признать это требованіе уважительнымъ въ виду выгодности предлагавшихся сообщеній въ коммерческомъ отношеніи и находило возможнымъ допустить взамѣнъ новыхъ рейсовъ нѣкоторое сокращеніе въ несрочныхъ отправленіяхъ по Средиземному морю и Атлантическому океану съ тѣмъ, чтобы помильная плата за послѣдніе рейсы обращена была на поддер-

жаніе новой линіи. Но Общество, извлекавшее въ то время значительныя выгоды изъ заграничныхъ сообщеній, не согласилось на означенныя условія, и Кавказская линія осталась въ прежнемъ видѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ не представлялось необходимости въ продолженіи Галацкой линіи по Румелійскому берегу, а развитіе срочнаго движенія вверхъ по Дунаю встрѣчало затрудненія въ конкуренціи австрійскаго пароходства и невыясненности вопроса о свободѣ плаванія по названной рѣкѣ. Короткіе же рейсы между Одессою и Галацомъ доставляли мало выгодъ. Поэтому, по ходатайству Общества, ему разрѣшено было обратить Галацкую линію изъ срочной въ несрочную, съ устраненіемъ обязательнаго захода въ промежуточные дунайскіе порты, а взамѣнъ того линія отъ Редутъ-Кале до Требизонда продолжена была до Константинополя. Такимъ образомъ Анатолійская линія была доведена до конца, а имѣвшаяся въ виду ей соотвѣтствующая Румелійская линія была оставлена, и изъ устава исключено было постановленіе объ обязательномъ ея открытіи совмѣстно съ сообщеніями по Анатолійскому берегу.

Одновременно съ открытіемъ сообщеній отъ Редутъ-Кале до Требизонда Общество обратило вниманіе на р. Ріонъ, по которой ему разрѣшено было въ 1858 г. учредить пароходство; тогда же Общество приняло на себя сухопутную доставку грузовъ отъ Ріона до Тифлиса и содержаніе между этими городами почтовыхъ станцій. Введеніемъ указанныхъ операцій оно имѣло въ виду перенести снова на Кавказъ часть малоазійской транзитной торговли съ Персіею и другими странами, которая въ 30-хъ годахъ въ

широкихъ размѣрахъ производилась въ Кавказскихъ портахъ. а затѣмъ, вслѣдствіе повышенія таможеннаго тарифа, перешла въ Эрзерумъ и Требизондъ.

Прочія линіи внутренняго плаванія оставались до истеченія срока дѣйствія первоначальнаго устава безъ измѣненія, за исключеніемъ лишь линіи отъ Таганрога до Константинополя, вновь учрежденной въ 1858 г. въ разсчетѣ на перевозку грузовъ изъ-за границы для предполагавшейся къ постройкѣ Ѳеодосійской желѣзной дороги; такъ какъ послѣднее предположеніе не оправдалось и сооруженіе указанной дороги, съ образованіемъ Главнаго Общества, отложено было на неопредѣленное время, то и вновь открытая пароходная линія не могла получить желательнаго развитія, и спустя четыре года по ней дозволено было совершать лишь несрочные рейсы, столько разъ въ годъ, сколько признано будетъ нужнымъ. Независимо отъ содержанія собственно морскихъ сообщеній Обществу по первоначальному уставу разрѣшено было учредить буксирное пароходство по рѣкамъ Днѣпру, Бугу и Дону; затѣмъ въ 1858 г. ему дозволено устроить пароходство по Днѣстру, а въ 1871 г. ему предоставлена шестилѣтняя привилегія на пароходное плаваніе по р. Кубани.

По мѣрѣ того какъ измѣнялся первоначальный планъ обязательныхъ сообщеній, содержаніе которыхъ возложено было на Русское Общество, должна была подвергнуться измѣненію упомянутая выше номильная плата, назначенная Обществу за совершеніе рейсовъ. За вновь открытое сообщеніе между Редутъ-Кале и Требизондомъ Обществу назначена была въ 1857 г. порейсовая плата въ 5 р. 22 к. за милю, и

съ того времени наибольшая сумма помильной платы, причитавшейся Обществу по числу пройденныхъ его пароходами миль, исчислялась въ 1.883.932 р. 72 к.

При дальнѣйшихъ измѣненiяхъ въ первоначальномъ росписанiи рейсовъ, разсчетъ этотъ былъ пересмотрѣнъ, и взамѣнъ спецiальныхъ нормъ помильной платы по отдѣльнымъ линiямъ, по ходатайству Общества, установлены были въ 1858 г. лишь двѣ общiя нормы, одна для линiй внутренняго плаванiя въ 4 р. 7 к. за милю и другая для линiй внѣшнихъ по 4 р. 53 к. за милю. Спустя четыре года, разсчетъ этотъ подвергся новому измѣненiю, и помильная плата назначена въ единообразномъ размѣрѣ 4 р. 30¼ к. за милю. Благодаря указанному измѣненiю, утратилась въ отношенiи пособiя, получаемаго отъ правительства, разница между сообщенiями заграничными и внутренними, срочными и несрочными, и для Общества представлялось выгоднымъ усиливать движенiе въ каботажномъ плаванiи, требовавшемъ меньшихъ расходовъ по сравненiю съ заграничными линiями, гдѣ оно встрѣчало конкуренцiю иностранныхъ пароходныхъ компанiй. Вообще, нельзя не замѣтить, что въ результатѣ допущенныхъ вскорѣ послѣ утвержденiя устава отступленiй отъ первоначальнаго плана морскихъ сообщенiй и порядка производства помильной платы, интересы Русскаго Общества пароходства и торговли существенно выиграли, но вмѣстѣ съ тѣмъ не вполнѣ оправдались предположенiя относительно развитiя широкой сѣти сообщенiй не только каботажныхъ, но и заграничнаго плаванiя. По разсчету коммиссiи, образованной впослѣдствiи при министерствѣ финансовъ для пересмотра устава Общества.

по первоначальнымъ условіямъ оно обязывалось изъ всего числа 436,526 миль, обнимавшихъ всѣ проектированныя линіи, проходить срочными рейсами 302,318 миль, и только по двумъ линіямъ Тріестской и Марсельской помильная плата производилась за несрочные рейсы, приблизительно за 134,208 миль. Съ введеніемъ же въ уставъ упомянутыхъ выше измѣненій протяженіе срочныхъ рейсовъ уменьшилось на 73,976 миль, а помильная плата оставлена въ томъ же размѣрѣ за всѣ 436,526 миль, такъ что она уплачивалась не только за первоначально предполагавшіяся 134,208 миль, но за 208,184 несрочныхъ мили. При этомъ порейсовая плата, согласно отзыву той же коммисіи, совершенно утратила первоначальное значеніе, въ силу котораго, въ зависимости отъ доходности отдѣльныхъ линій, она должна была служить вознагражденіемъ за недостаточное пассажирское и грузовое движеніе, которое могло развиться лишь впослѣдствіи. Съ назначеніемъ помильной платы въ однообразномъ размѣрѣ и съ уменьшеніемъ числа срочныхъ рейсовъ, она получила характеръ валового ежегоднаго пособія Общества отъ казны и выбиралась по линіямъ совершенно случайно, смотря по тому, по какимъ сообщеніямъ сдѣлано наибольшее число рейсовъ.

Учрежденіе Русскаго Общества пароходства и торговли совпало со временемъ значительнаго оживленія въ отпускной торговлѣ южныхъ портовъ. Располагая большимъ количествомъ перевозочныхъ средствъ, Общество могло пойти на встрѣчу народившейся потребности въ массовой перевозкѣ грузовъ изъ однихъ портовъ въ другіе и на заграничные приморскіе рынки.

Начиная съ середины шестидесятыхъ годовъ, когда Общество имѣло уже всѣ средства для полнаго развитія своихъ операцій, дѣятельность его съ каждымъ годомъ расширялась, чему особенно способствовало проведеніе желѣзныхъ дорогъ, усилившее отпускную торговлю черноморскихъ портовъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ приводятся нѣкоторыя статистическія данныя объ операціяхъ Общества въ теченіе перваго періода его дѣятельности, т. е. до 1876 г., когда истекалъ срокъ дѣйствія первоначальнаго устава.

Годы.	Перевезено: грузовъ пуд.	Перевезено: пассажировъ.	Получено дохода (руб.): фрахты за грузы.	Получено дохода (руб.): съ пассажировъ.	Получено дохода (руб.): пособія отъ казны.	Получено дохода (руб.): отъ проч. статей.
1857 . . .	920,032	28,887	177,900	144,766	389,415	114.281
1858 . . .	4.069,661	123,593	428,918	327,228	1.144,573	44.379
1859 . . .	6.117,307	202,467	1.066,566	563,559	1.947,225	42,463
1860 . . .	6.878,652	218,834	1.236,903	708,889	1.947,406	43,878
1861 . . .	6.990,381	208,332	1.211,370	613,719	1.917,406	65,644
1862 . . .	5.261,693	195,371	1.141,599	653,666	1.942,188	115.456
1863 . .	8.015,571	211,464	1.383,128	720,035	1.947,003	175.678
1864 . . .	11.616,465	283,283	2.248,743	896,343	1.945,527	370.857
1865 . . .	13.770,509	285,748	2.376.487	739,651	1.946,903	389.320
1866 . . .	13.891,473	272,146	2.528,590	738,042	1.946,966	330.665
1867 . . .	19 043,685	316,397	2.935,628	951.808	1.890,216	403.685
1868 . . .	17.093,739	351,480	2.904,960	997,859	1.798,762	323.789
1869 . . .	21.227,249	430,229	3.064,013	1.155,027	1.705,481	416.419
1870 . . .	32.282,025	432,103	3.875,468	1.072.337	1.610,998	407.171
1871 . . .	30.418,963	490,070	3.973,383	1.227.407	1.518,850	516.411
1872 . . .	30.588,706	518,706	3.894,795	1.469,605	1.424,046	524.403
1873 . . .	29.832.922	549,454	3.907.704	1.482,587	1.335,174	609.485
1874 . . .	35.117,722	560,538	4.220,694	1.439,235	1.243,686	412,696
1875 . . .	32.567,319	486,831	3.882,993	1.293,118	1.142,086	402.518
1876 . . .	32.044,696	494,311	3.599,729	1.143,678	1.016,183	534.237

Приведенныя данныя показываютъ, что дѣятельность Русскаго Общества въ теченіе шестидесятыхъ и первой половины семидесятыхъ годовъ получила весьма широкое развитіе. Количество грузовъ, перевезенныхъ на судахъ Общества, за десять лѣтъ отъ 1866 г. до 1876 г. увеличилось болѣе чѣмъ въ два раза; соотвѣтственно возрасло число пассажировъ и сумма вырученныхъ Обществомъ фрахтовъ. Располагая значительными перевозочными средствами и пользуясь пособіемъ отъ казны, составлявшимъ, какъ видно изъ таблицы, отъ 20 до 25% ежегоднаго валового дохода, Общество являлось въ южныхъ нашихъ моряхъ единственнымъ крупнымъ пароходнымъ предпріятіемъ, къ которому и тяготѣла большая часть перевозокъ въ виду отсутствія конкуренціи со стороны другихъ предпринимателей. Не считая Обществъ Азовскаго пароходства и Пароходства по Дону и Азовскому морю, занимавшихся преимущественно буксированіемъ судовъ или перевозками на короткихъ разстояніяхъ въ прибрежномъ плаваніи, единственнымъ конкурентомъ Русскаго Общества выступило въ 1871 г. Товарищество Новороссійскаго пароходства, но и оно, имѣя лишь небольшія оборотныя средства, не могло держать низкихъ фрахтовъ, вызванныхъ соперничествомъ, и спустя три года, вынуждено было ликвидировать предпріятіе и передать свой флотъ Русскому Обществу.

Въ дополненіе къ приведеннымъ выше свѣдѣніямъ объ операціяхъ Общества, необходимо остановиться на разсмотрѣніи отдѣльныхъ линій, предусмотрѣнныхъ первоначальнымъ уставомъ. Ниже приводятся данныя о развитіи дѣятельности Общества по заграничнымъ и внутреннимъ линіямъ.

Годы.	Выручено руб. по линіямъ: внутреннимъ.	заграничн.	Годы.	Выручено руб. по линіямъ: внутреннимъ.	заграничн.
1857 . .	135,909	145,897	1866 . .	767,244	2.106,224
1858 . .	325,763	396,711	1867 . .	1.047,803	2.163,773
1859 . .	407,831	1.071,110	1868 . .	1.181,762	2.124,667
1860 . .	488,459	1.189,356	1869 . .	1.438,478	2.181,810
1861 . .	476,009	1.040,213	1870 .	1.554,661	2.634,619
1862 . .	456,971	1.151,028	1871 . .	1.687,776	2.693,885
1863 . .	530,971	1.382,680	1872 . .	1.985,764	2.733,125
1864 . .	723,454	2.032,405	1873 . .	2 079,172	2 820,361
1865 . .	740,792	1.997,664			

Изъ этой таблицы видно, что движеніе по внутреннимъ линіямъ развивалось значительно быстрѣе, чѣмъ по заграничнымъ линіямъ. Изъ предполагавшихся первоначально внѣшнихъ рейсовъ нѣкоторые, какъ упомянуто выше, вовсе не осуществились, другіе были закрыты, спустя непродолжительное время. Тріестская линія была отмѣнена вскорѣ послѣ утвержденія устава, и пароходы Общества не ходили вовсе въ Адріатическое море. Отъ сообщеній съ Марселью рейсами отъ Поти и Константинополя Общество также отказалось въ 1867 г. вслѣдствіе соглашенія съ компаніею «Messageries Maritimes», которая, въ свою очередь, обязалась не совершать заходовъ въ Потійскій портъ. Другія заграничныя линіи: Таганрого-Константинопольская, Галацкая, Салоникская, Пирейская также закрылись или поддерживались небольшимъ числомъ несрочныхъ рейсовъ. Вновь установлены были Русскимъ Обществомъ непредусмотрѣнныя уставомъ сообщенія съ Индіею и Китаемъ, но они прерваны были въ 1876 г., такъ какъ при отсутствіи помильной платы не представляли для Общества достаточныхъ выгодъ. Изъ другихъ заграничныхъ линій немаловажное значеніе имѣла Англійская линія, прекратившаяся въ 1879

году. Безъ измѣненій сохранились до истеченія срока перваго устава и впослѣдствіи получили дальнѣйшее развитіе рейсы по Константинопольской линіи, Анатолійской и Александрійской.

Обращаясь къ финансовымъ результатамъ дѣятельности Русскаго Общества пароходства и торговли за разсматриваемый періодъ времени, необходимо привести данныя о доходахъ и расходахъ Общества и отчисленіяхъ въ пользу акціонеровъ и въ запасный капиталъ. Свѣдѣнія эти сопоставлены въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Выдано въ дивидендъ.	Состояніе запаснаго капитала.
	Р у б л и.			
1857 . . .	797,719	539,439	180,000	—
1858 . . .	1.935,258	1.532,304	222,716	—
1859 . . .	3.618,063	2.677,178	477,837	106,212
1860 . . .	3.905,312	3.090,826	319,590	106,289
1861 . . .	3.825,121	2,707,752	461,225	118,175
1862 . . .	3.846,648	2.565,928	601,623	118,175
1863 . . .	4.209,767	2.437,578	773,516	281,049
1864 . . .	5.417,297	2.708,722	859,463	1.435,122
1865 . . .	5.378,634	2.782,695	859,468	2.861,900
1866 . . .	5.492,994	3.047,225	900,000	3.856,434
1867 . . .	6.082,595	3.223,530	1.260,563	6.096,964
1868 . . .	5.973,938	3.318,799	1.130,875	7.011,096
1869 . . .	6.280,636	3.558,806	1 224,250	8.017,194
1870 . . .	6.912,423	3.984,899	1.290,650	9.084,144
1871 . . .	7.166,120	4.317,734	1.269,900	10.140,096
1872 . . .	7.268,885	4.761,486	1.099,750	11.017,804
1873 . . .	7.334,952	5.289,962	1.141,250	11.630,160
1874 . . .	7.316,451	5.156,897	1.141,250	11.707,043
1875 . . .	6.720,715	5 030,335	1.141,250	11.389,628
1876 . . .	6.323,727	4.541,949	1.141,250	11.715,046

Результаты дѣятельности Общества въ финансовомъ отношеніи нельзя не признать блестящими. За покрытіемъ всѣхъ расходовъ по эксплоатаціи пред-

пріятія прибыль по отношенію къ валовому доходу составляла ежегодно отъ 30 до 40%, а въ нѣкоторые годы даже превышала эту цифру. Уже въ самомъ началѣ дѣятельности Общества доходы его давали излишекъ надъ расходами, который поступалъ въ пользу акціонеровъ. Съ теченіемъ времени доходность предпріятія все болѣе возрастала, и въ концѣ шестидесятыхъ годовъ ежегодно отчислялось въ дивидендъ на акціи свыше милліона рублей и столько же причислялось къ запасному капиталу. При сопоставленіи правительственнаго пособія съ прибылью Общества оказывается, что только въ первое десятилѣтіе существованія предпріятія номильная плата представлялась необходимою для поддержанія сообщеній безъ убытка для акціонеровъ. Во второе же десятилѣтіе Общество, даже не получая пособія, располагало бы довольно значительнымъ доходомъ, достаточнымъ для выдачи акціонерамъ умѣреннаго дивиденда. Въ дѣйствительности, начиная съ 1866 г., когда обороты Общества получили значительное приращеніе, дивидендъ въ продолженіе семи лѣтъ составлялъ до 58 руб. на акцію или почти 40% на основной капиталъ, не смотря при этомъ на ежегодныя крупныя отчисленія въ запасный капиталъ. Очевидно, что столь высокій размѣръ дивиденда допускалъ нѣкоторое сокращеніе правительственнаго пособія безъ ущерба для акціонеровъ. Дѣйствительно, по разсчету коммисіи, образованной при министерствѣ финансовъ въ 1875 г. для пересмотра устава, оказывалось, что Общество, не пользуясь пособіемъ отъ казны, въ состояніи было бы въ началѣ семидесятыхъ годовъ выдавать акціонерамъ дивидендъ въ 17 руб. на акцію или болѣе 10% на капиталъ.

Не ограничиваясь естественнымъ возрастаніемъ доходности предпріятія, Правленіе Общества, съ самаго начала его дѣятельности, изыскивало различные способы къ увеличенію прибыли на акціонерный капиталъ. Въ счетъ основнаго капитала предпріятія по 1 Января 1859 г. по первоначально выпущеннымъ 20 тысячамъ акцій внесено было 5.855,550 руб. Кромѣ того, на основаніи постановленія общаго собранія акціонеровъ 14 декабря 1857 г. выпущено было еще 10,000 акцій, и основной капиталъ Общества къ 1 Января 1863 г. увеличенъ до 8.594,625 руб. Между тѣмъ съ 1862 г. Общество приступило къ погашенію капитала, пріобрѣтая по биржѣ собственныя акціи. За время отъ 1862 г. до 1865 г. Обществомъ куплено было 9,250 собственныхъ акцій, въ томъ числѣ 5,470 акцій, принадлежавшихъ правительству и уступленныхъ Обществу за 799,344 руб., что составляло по сравненію съ первоначально вложеннымъ казною капиталомъ разницу въ пользу Общества на 1.201,656 р. Выкупивъ акціи, находившіяся въ рукахъ казны, Общество освобождалось отъ зависимости со стороны правительства, за исключеніемъ обязательствъ, предусмотрѣнныхъ уставомъ, и пріобрѣтало характеръ вполнѣ частнаго коммерческаго предпріятія. Порядокъ погашенія капитала Общества не былъ указанъ въ первоначальномъ уставѣ. Поэтому Правленіе въ 1865 г. вошло съ ходатайствомъ къ правительству относительно дополненія устава нѣкоторыми новыми постановленіями. Положеніемъ Комитета министровъ 28 Мая 1865 г. Обществу разрѣшено было образовать изъ наличныхъ суммъ особый страховой капиталъ въ одинъ милліонъ рублей, изъять изъ обращенія и уни-

чтожить пріобрѣтенныя имъ собственныя акціи и ввести постепенно погашеніе складочнаго капитала чрезъ возвратъ на каждую акцію части капитала, не превышающей, однако, 150 руб.; при этомъ до приведенія акцій Общества чрезъ постепенное погашеніе капитала до половины ихъ первоначальной стоимости дивидендъ былъ ограниченъ 30 руб. на акцію. Согласно приведеннымъ правиламъ, погашеніе капитала произведено было возвратомъ на каждую акцію въ 1865 г.— 75 руб., въ 1866 г.—50 руб. и въ 1867 г.—25 руб. всего 150 руб. Такимъ образомъ изъ первоначально опредѣленнаго капитала въ 9 мил. руб., составленнаго изъ 30 т. акцій по 300 руб., уничтожено было 9,250 акцій на нарицательный капиталъ въ 2.775,000 руб., а изъ остального капитала—6.225,000 руб. половина возвращена акціонерамъ, такъ что основной капиталъ затѣмъ составлялъ 3.112,500 руб., раздѣленныхъ на 20,750 акцій по 150 р. каждая.

Указанная сумма 3.112,500 руб. представляла собою капиталъ, дѣйствительно вложенный акціонерами въ предпріятіе. По сравненію со всѣмъ дѣйствующимъ капиталомъ Общества сумма эта, по разсчету упомянутой выше коммисіи, составляла въ 1874 г. не болѣе 19,53%, такъ какъ весь капиталъ по балансу составлялъ въ то время до 16,500 тыс. руб. Изъ нихъ свыше 13 мил. руб. образовалось изъ накопленныхъ прибылей предпріятія. Перевозочныя средства Общества представляли въ 1874 г., за вычетомъ погашенія, стоимость въ 6.449,147 руб. и состояли изъ 89 пароходовъ, имѣвшихъ въ сложности 8,091 паровую силу и 90,158 тоннъ водоизмѣщенія. Механическія заведенія и мортоновъ эллингъ въ Константинополѣ, литейный заводъ

въ Одессѣ, пристани, магазины и другія недвижимыя имущества Общества оцѣнивались въ 2.119,650 руб. Кромѣ того, принадлежавшій Обществу рудникъ, эксплоатація котораго производилась съ 1870 г., также представлялъ стоимость свыше 1 мил. руб. Всѣ эти данныя показываютъ, что ко времени истеченія срока первоначальнаго устава Русское Общество пароходства и торговли не только совершенно упрочилось въ финансовомъ отношеніи, но успѣло сдѣлаться богатымъ и весьма доходнымъ коммерческимъ предпріятіемъ, представлявшимъ для акціонеровъ значительныя выгоды по сравненію съ другими транспортными учрежденіями, возникавшими въ то время или впослѣдствіи. Выдающійся успѣхъ Русскаго Общества объясняется быстрымъ развитіемъ экономическихъ силъ южной Россіи и послѣдовательнымъ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ Черному и Азовскому морямъ и оказавшихъ рѣшительное вліяніе на усиленіе отпускной дѣятельности южныхъ портовъ.

Не менѣе важное значеніе для успѣшнаго развитія Русскаго Общества пароходства и торговли имѣла поддержка со стороны правительства, даровавшаго Обществу при самомъ учрежденіи весьма существенныя льготы и производившаго ему въ теченіе двадцати лѣтъ значительныя пособія. Общая сумма выданныхъ Обществу пособій за время дѣйствія первоначальнаго устава превысила 34 милл. руб. Въ томъ числѣ въ видѣ помильной платы отпущено было 30.540,004 руб., уступлено при выкупѣ принадлежавшихъ правительству акцій 1.201,656 руб., предоставленъ въ пользу Общества дивидендъ по означеннымъ

акціямъ на сумму 1.435,200 руб. и выдано на ремонтныя исправленія пароходовъ 1.280,000 руб. Независимо отъ сего, немаловажныя сбереженія достигнуты были Обществомъ вслѣдствіе предоставленія ему права пользоваться безплатно казенными землями для устройства пристаней, магазиновъ и мастерскихъ.

Съ истеченіемъ въ 1877 г. срока первоначальнаго устава Русскаго Общества пароходства и торговли, дальнѣйшая его дѣятельность по содержанію обязательныхъ морскихъ сообщеній должна была подвергнуться измѣненіямъ, въ зависимости отъ измѣнившихся условій торговли и товаро-пассажирскаго движенія въ Черномъ и Средиземномъ моряхъ. При разсмотрѣніи основаній, предложенныхъ Обществомъ для дальнѣйшаго содержанія срочныхъ рейсовъ, признано было возможнымъ ограничиться лишь небольшими измѣненіями въ линіяхъ обязательныхъ сообщеній. Такъ, рейсы отъ Одессы до Константинополя, производившіеся съ 1873 г. по два раза въ недѣлю, постановлено сохранить безъ измѣненія. Равнымъ образомъ сохранены были въ прежнемъ видѣ двухнедѣльные рейсы по Александрійской линіи. Сообщеніе отъ Батума до Константинополя по Анатолійскому берегу содержалось Русскимъ Обществомъ еженедѣльно, и, сверхъ того, въ виду значительнаго грузового движенія, осенью дѣлались экстренные рейсы большими грузовыми пароходами. Въ виду доходности этой линіи, побуждавшей Общество къ установленію болѣе частыхъ рейсовъ, признано было возможнымъ ограничить обязательные рейсы, съ назначеніемъ поминальной платы, лишь двумя отправленіями въ мѣсяцъ,

какъ предусмотрѣно было первоначальнымъ уставомъ. Далѣе, изъ ранѣе существовавшихъ заграничныхъ линій Галацкая и Пирейская исключены были, въ виду слабаго ихъ коммерческаго значенія, изъ сѣти обязательныхъ сообщеній, причемъ относительно первой линіи было оговорено, что въ случаѣ, если правительство признаетъ нужнымъ, Общество обязывается содержать линію между Одессою, Галацомъ и Рущукомъ за ту же помильную плату, которая будетъ ему производиться по другимъ линіямъ. Вновь установлено было, при пересмотрѣ устава Общества, обязательное сообщеніе, еженедѣльными рейсами, отъ Одессы, черезъ Константинополь, въ Александрію и Портъ-Саидъ, составившее такъ-наз. Александрійскую прямую линію. Предлагая введеніе этого новаго сообщенія, Общество имѣло въ виду воспользоваться имъ, путемъ соглашенія съ иностранными компаніями о взаимной передачѣ грузовъ и пассажировъ, для перевозки изъ Александріи и Портъ-Саида товаровъ, слѣдующихъ въ Россію изъ Китайскихъ и Индійскихъ портовъ черезъ Суэзскій каналъ. Независимо отъ сего, Общество предполагало еще отъ себя совершать несрочные рейсы въ Индію и Китай. Но основанія, на коихъ оно принимало на себя содержаніе этихъ сообщеній, какъ упоминалось ранѣе, признаны были для правительства невыгодными, и сѣть обязательныхъ для Общества внѣшнихъ рейсовъ ограничена была по новому уставу только перечисленными линіями. При этомъ число внѣшнихъ миль, проходимыхъ пароходами Общества въ Мраморномъ морѣ, Архипелагѣ и Средиземномъ морѣ, съ прекращеніемъ болѣе отдаленныхъ рейсовъ въ Сѣверное море и Атлантическій

океанъ, по обязательнымъ линіямъ, уменьшалось до 169,728 миль противъ 232,056 миль, исчислявшихся по первоначальному уставу. Такимъ образомъ, съ пересмотромъ устава Русскаго Общества пароходства и торговли, сѣть заграничныхъ сообщеній съ разными пунктами Архипелага и морей Средиземнаго и Адріатическаго, которымъ придавалось особенное значеніе при самомъ учрежденіи Общества, потерпѣла существенное умаленіе.

Что касается внутреннихъ линій, то въ виду значительнаго развитія по нимъ пассажирскаго и грузового движенія, назначеніе помильной платы признано было возможнымъ ограничить лишь Кавказскою линіею между Керчью и Поти, съ установленіемъ обязательныхъ по этому направленію еженедѣльныхъ рейсовъ и съ заходомъ, по требованію правительства, въ тѣ или другіе прибрежные пункты. Такъ какъ при этомъ возникали опасенія относительно неправнаго содержанія другихъ срочныхъ линій между русскими портами, то въ уставъ введено было постановленіе, что въ случаѣ желанія Общества прекратить сообщенія по Крымской линіи между Одессою и Керчью, оно обязывается предварить о томъ министра финансовъ за два года, а до того времени по этой линіи должны совершаться срочные рейсы, не менѣе одного раза въ недѣлю, съ заходомъ въ промежуточные порты.

Въ общей сложности число миль по обязательнымъ рейсамъ, за которыя назначалась помильная плата, опредѣлено было въ 346,112, тогда какъ по первоначальному уставу оно исчислялось въ 436,526, слѣдовательно уменьшеніе составило 90,114 миль. При

распредѣлепіи всего количества миль на внутреннія и внѣшнія получались слѣдующія разницы:

	Число миль: внутреннихъ.	внѣшнихъ.
По первоначальному уставу . .	204,470	232,056
» уставу 1876 г.	176,384	169,728
Менѣе	28,086	62,328

По вопросу о размѣрѣ помильной платы, причитавшейся Обществу за содержаніе предположенныхъ срочныхъ рейсовъ, коммисія, образованная при министерствѣ финансовъ для пересмотра устава, признала возможнымъ удовлетворить ходатайство Общества о сохраненіи платы въ томъ же размѣрѣ, въ какомъ она производилась въ послѣдній годъ дѣйствія первоначальнаго устава, т. е. въ 2 р. 15 к. за милю, безъ дальнѣйшаго ея уменьшенія, соотвѣтственно чему вся сумма пособія отъ правительства опредѣлена была въ 744,140 руб. 80 коп.

При окончательномъ разсмотрѣніи новаго соглашенія съ Русскимъ Обществомъ пароходства и торговли относительно содержанія срочныхъ сообщеній, въ Комитетѣ министровъ обращено было вниманіе на неудобства, проистекавшія для Черноморскихъ портовъ, вслѣдствіе того, что единственнымъ отходнымъ пунктомъ для срочныхъ рейсовъ Общества избрана была Одесса, въ ущербъ другимъ мѣстностямъ, имѣвшимъ также немаловажное значеніе въ отпускной торговлѣ Южной Россіи. Указанныя неудобства усиливались еще тѣмъ обстоятельствомъ, что съ 1870 г. Русскому Обществу передана была эксплоатація Одесской желѣзной дороги, благодаря чему Общество получило возможность, путемъ пониженія тарифовъ, привлекать грузы преимущественно къ

Одессѣ, въ ущербъ другимъ портамъ. Отъ передачи желѣзной дороги въ руки частной компаніи ожидались выгоды, какъ для казны, такъ и для общаго хода торговли, но въ дѣйствительности ожиданія эти не оправдались, и интересы, связанные съ развитіемъ желѣзнодорожнаго предпріятія, принесены были въ жертву ради извлеченія болѣе значительнаго дохода изъ эксплоатаціи пароходныхъ сообщеній. Поэтому уже въ 1873 г. признано было желательнымъ возможно скорѣйшее разъединеніе обоихъ предпріятій, а спустя три года, при обсужденіи новаго устава Общества, Комитетъ министровъ нашелъ необходимымъ потребовать окончательнаго отдѣленія желѣзной дороги отъ пароходства. При этомъ указывалось на невыгодныя послѣдствія передачи Русскому Обществу Одесской дороги, какъ для казны, такъ и для частныхъ лицъ. Съ одной стороны, государственное казначейство не получало причитавшихся ему платежей по гарантіи облигаціоннаго капитала; съ другой стороны, грузоотправители постоянно жаловались на застой въ движеніи и на несоотвѣтствіе его требованіямъ торговли; наконецъ, и владѣльцы акцій Одесской дороги, въ теченіе шести лѣтъ эксплоатаціи ея Русскимъ Обществомъ, лишь одинъ разъ воспользовались дивидендомъ на свои бумаги и въ биржевой ихъ стоимости потеряли болѣе половины внесеннаго по нимъ капитала, не говоря уже объ акціяхъ, на сумму около 15 милл. руб., принадлежавшихъ правительству, по коимъ казна не получала никакого дохода. Независимо отъ отдѣленія Одесской желѣзной дороги отъ пароходнаго предпріятія Русскаго Общества, Комитетъ министровъ призналъ необходимымъ установить

по круговой Александрійской линіи одно отправленіе въ недѣлю вмѣсто Одессы отъ Севастополя. Затѣмъ прочія предположенія коммисіи относительно дальнѣйшей дѣятельности Общества были одобрены, причемъ помильная плата установлена была съ нѣкоторымъ уменьшеніемъ противъ предполагавшагося размѣра въ количествѣ двухъ рублей за милю.

Новый уставъ Русскаго Общества пароходства и торговли долженъ былъ вступить въ силу съ 21 Мая 1877 г., но происходившія въ то время военныя дѣйствія на Черномъ морѣ дѣлали невозможнымъ содержаніе предусмотрѣнныхъ уставомъ срочныхъ сообщеній. Затѣмъ, въ виду отдѣленія отъ Общества Одесской дороги представилась необходимость въ новой редакціи устава. Представивъ въ 1878 г. на утвержденіе правительства проектъ устава по пароходному предпріятію, Общество вмѣстѣ съ тѣмъ возбудило ходатайство относительно измѣненія постановленій, касавшихся размѣра капитала Общества. Складочный капиталъ предпріятія Общество предполагало установить въ 10 милл. руб., причемъ имѣлось въ виду изъ всего дѣйствующаго капитала Общества, составлявшаго по балансу на 1 Января 1878 г. 18.856,515 р., списать въ счетъ суммъ, ранѣе возвращенныхъ акціонерамъ и израсходованныхъ на покупку уничтоженныхъ акцій 5.887,500 р., и сверхъ того 300,000 руб. назначить на погашеніе имѣвшихся въ рукахъ правленія 750 акцій; изъ остающихся за симъ 12.669,015 р. признавалось достаточнымъ удержать въ запасномъ капиталѣ 2.669,015 р., а 10.000,000 руб. опредѣлить въ качествѣ основного капитала предпріятія, взамѣнъ 9 милл. руб., принятыхъ въ первоначальномъ

уставѣ. Стоимость каждой изъ 20,000 акцій, остававшихся въ обращеніи, опредѣлилась бы согласно разсчету въ 500 р., а при раздробленіи ихъ на 40,000, какъ предполагало правленіе, нарицательная цѣна составляла бы 250 руб. На ряду съ приведенными предположеніями Общество, по примѣру произведенной уже однажды операціи погашенія капитала, вновь ходатайствовало о разрѣшеніи ему возвратить акціонерамъ по 125 р. на акцію, съ ограниченіемъ дивиденда 25 рублями впредь до погашенія нарицательнаго капитала Общества до половины.

Изложенныя ходатайства Общества сводились къ увеличенію складочнаго капитала путемъ перечисленія изъ запаснаго капитала въ основной 6.887,500 руб. и затѣмъ къ предположенію о выдачѣ акціонерамъ на руки на каждую акцію въ 500 руб. по 250 р., всего до 5 милл. руб. При разсмотрѣніи этихъ ходатайствъ, въ особенности послѣдняго изъ нихъ, Комитетъ министровъ остановился на нѣкоторыхъ соображеніяхъ, представляющихъ существенный интересъ для оцѣнки дѣятельности Русскаго Общества пароходства и торговли. Комитетъ находилъ, что быстрое возрастаніе запасныхъ средствъ Общества, которымъ придавалось въ уставѣ опредѣленное назначеніе, обусловливалось, главнымъ образомъ, тѣми чрезвычайными пожертвованіями, которыя приняты были на себя правительствомъ съ цѣлью утвержденія Общества на прочныхъ началахъ. Какъ извѣстно, при учрежденіи Общества преслѣдовались весьма важныя въ государственномъ отношеніи политическія и экономическія цѣли. Съ одной стороны, имѣлось въ виду, что суда Общества въ состояніи будутъ замѣнить прежній Черноморскій

флотъ, и ими возможно будетъ воспользоваться во время войны въ качествѣ военныхъ крейсеровъ; съ другой стороны, новое предпріятіе должно было способствовать развитію торговли южнаго края Россіи и пароходныхъ его сообщеній съ русскими и иностранными портами. Признавая предполагавшееся Обществомъ погашеніе половины акціонернаго капитала весьма значительною льготою, Комитетъ министровъ находилъ возможнымъ удовлетворить ходатайство объ этомъ правленія только въ томъ случаѣ, еслибы цѣли, имѣвшіяся въ виду при образованіи Общества, можно было считать уже вполнѣ достигнутыми. Обращаясь къ разсмотрѣнію этого послѣдняго вопроса, Комитетъ министровъ, на основаніи выслушанныхъ въ засѣданіи отзывовъ министра финансовъ, управляющаго морскимъ министерствомъ и начальника главнаго штаба, нашелъ, что назначеніе Общества осталось далеко не выполненнымъ. «При неосуществленіи многихъ изъ первоначально проектированныхъ линій пароходныхъ сообщеній, нѣкоторыя линіи, послѣ отмѣны по нимъ помильной платы, совершенно были оставлены; учрежденная въ 1876 году, по соглашенію съ Обществомъ, Севастопольско-Константинопольская линія не была осуществлена; по поддерживаемымъ Обществомъ линіямъ сообщеній пароходы не заходили во многіе населенные и богатые по производительности пункты, крайне нуждавшіеся въ развитіи торговыхъ сношеній; большинство принадлежавшихъ Обществу судовъ, по размѣрамъ и вмѣстимости своей, вовсе не соотвѣтствовали требованіямъ современнаго судостроенія; многія изъ судовъ пришли въ ветхость и обладали весьма слабыми машинами. Съ другой

стороны, во время послѣдней войны Общество пароходства и торговли не только не оказало патріотическаго содѣйствія правительству, но нерѣдко или вовсе отказывало въ исполненіи тѣхъ или другихъ требованій, или замедляло ихъ удовлетвореніе, или же устанавливало весьма тяжелыя для казны условія. При этомъ и судовыя средства Общества оказались на столько недостаточными, что оно для исполненія принятой на себя перевозки войскъ нанимало иностранные (англійскіе) пароходы».

Въ виду изложеннаго Комитетъ министровъ, не встрѣтивъ препятствій къ предположенному Обществомъ увеличенію основного капитала, путемъ перечисленія въ него части запасныхъ средствъ, не нашелъ вмѣстѣ съ тѣмъ никакихъ уважительныхъ основаній къ предоставленію новыхъ льготъ акціонерамъ Общества и постановилъ, чтобы въ уставѣ было положительно оговорено объ употребленіи запаснаго капитала исключительно на предметъ его прямого назначенія, т. е. на распространеніе предпріятія и возобновленіе утраченныхъ Обществомъ пароходовъ.

Срокъ дѣйствія новаго устава Русскаго Общества пароходства и торговли не былъ опредѣленъ заранѣе, и за правительствомъ сохранено было право прекратить Обществу производство номильной платы во всякое время, предваривъ о томъ Общество за два года впередъ съ тѣмъ, чтобы первое предвареніе не могло послѣдовать ранѣе истеченія десяти лѣтъ со дня утвержденія устава. Такимъ образомъ наименьшій срокъ производства номильной платы опредѣленъ былъ въ двѣнадцать лѣтъ, по истеченіи коихъ уставъ Общества подвергся новому пересмотру, причемъ обя-

зательныя отношенія Общества къ правительству установлены на тѣхъ основаніяхъ, которыя сохраняютъ силу до настоящаго времени.

Дѣятельность Русскаго Общества пароходства и торговли за указанное время отъ 1877 г. до 1889 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Получено дохода (рублей): фрахта за грузы.	от пассажировъ.	пособія отъ правительства.	прочія статьи.
1877	1.813,243	323,599	396,391	579,978
1878	6.415,201	2.255,186	165,850	778,981
1879	4.836,954	1.590,289	364,175	808,871
1880	3.270,445	1.503,843	765,635	748,149
1881	3.106,012	1.472,514	766,745	760,660
1882	3.640,853	1.711,122	768,828	839,079
1883	3.521,268	1.546,488	645,463	704,124
1884	3.743,744	1.695,061	741,414	763,356
1885	4.447,705	1.764,949	775,219	575,706
1886	4.900,512	1.780,871	756,692	584.312
1887	4.928,907	1,720,806	684,014	525,774
1888	5.133,074	1.732,088	675,547	588,699
1889	4.892,072	1.785,790	546,083	688,116

Изъ данныхъ этихъ усматривается, что особенно выгодными для Русскаго Общества были годы, непосредственно слѣдовавшіе за Турецкою войною, когда пароходами были выручены значительные фрахты за перевозку войскъ и казенныхъ грузовъ. Начало восьмидесятыхъ годовъ, совпавшихъ съ неурожаями и сокращеніемъ экспортной дѣятельности южныхъ портовъ представляетъ замѣтное уменьшеніе въ оборотахъ Общества, но начиная съ 1885 г. операціи его вновь оживляются, и выручка отъ перевозки грузовъ возрастаетъ до 5 милл. руб.

Что касается отдѣльныхъ линій, по которымъ Обществомъ поддерживались срочныя сообщенія, то, не

останавливаясь на нихъ въ подробности, необходимо замѣтить, что заграничныя линіи, какъ упоминалось уже ранѣе, съ теченіемъ времени все болѣе утрачиваютъ значеніе въ дѣятельности Общества по сравненію съ внутренними линіями въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ между русскими портами. Сравнительное значеніе тѣхъ и другихъ линій обнаруживается изъ слѣдующаго сопоставленія:

Годы.	Выручено руб. по линіямъ: внутреннимъ.	заграничн.	Годы.	Выручено руб. по линіямъ: внутреннимъ.	заграничн.
1880. .	3.194,688	1.579,600	1885. .	4.458,310	1.754,344
1881. .	2.979,198	1.599,328	1886. .	4.931,561	1.749,822
1882. .	3.491,350	1.860,625	1887. .	5.126,756	1.522,957
1883. .	3.631,221	1.436,535	1888. .	5,257.405	1.607,757
1884. .	3.852,829	1.585,976			

Какъ видно изъ таблицы, дѣятельность Общества на внутреннихъ линіяхъ безпрерывно развивалась, что и отразилось на замѣтномъ увеличеніи фрахтовъ, между тѣмъ какъ доходность заграничныхъ сообщеній оставалась безъ измѣненія, а въ концѣ разсматриваемаго періода даже уменьшилась, вслѣдствіе закрытія въ 1887 г. Румелійской линіи, между Одессою и Константинополемъ. Линія эта съ заходомъ въ Варну и Бургасъ учреждена была вскорѣ послѣ пересмотра устава Общества въ 1879 г., по волѣ Государя Императора Александра II, для поддержанія срочныхъ сообщеній между Одессою и Болгарскими портами. Прекращеніе Румелійской линіи вызвано было политическими событіями, происходившими въ Болгаріи въ 1886 г.

За исключеніемъ обязательныхъ сообщеній, Русскимъ Обществомъ пароходства и торговли совершено было нѣсколько рейсовъ въ Индійскіе и Китайскіе

порты, но съ 1887 г., въ виду паденія фрахтовъ, отправленія эти болѣе не продолжались. Кромѣ того, въ 1885 г. Общество предлагало установить срочныя сообщенія съ Испаніей за ту же поминную плату, какою оно пользовалось по другимъ линіямъ, но эксплоатацію этой линіи отъ Одессы до Барселоны рѣшено было предоставить Добровольному Флоту, а затѣмъ въ виду стѣсненнаго состоянія государственнаго казначейства осуществленіе указанныхъ рейсовъ оставлено было до болѣе благопріятнаго времени.

Въ финансовомъ отношеніи результаты дѣятельности Русскаго Общества пароходства и торговли за разсматриваемый періодъ времени представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Годы.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Выдано въ дивидендъ.	Отчислено въ запасный капиталъ.
1877. . .	3.171,336	2.554,745	108,258	—
1878. . .	9.935,881	4.848,842	2.372,655	2.154,780
1879. . .	7.657,013	4.553,680	1.666,241	966,241
1880. . .	6.679,807	4.514,356	1.202,536	502,536
1881. . .	6.210,095	4.427,032	1.001,642	301,642
1882. . .	6.990,582	4.837,644	1.088,671	388,671
1883. . .	6.431,862	4.527,592	1.013,334	313,334
1884. . .	6.916,647	4.984,539	1.004,697	304,697
1885. . .	7.645,985	5.483,769	1.101,519	401,519
1886. . .	8.022,388	5.628,751	1.207,062	507,063
1887. . .	7.859,501	5.653,713	1.117,424	417,424
1888. . .	8.029,409	5.789,249	1.118,181	418,181
1889. . .	7.912,031	5.975,151	1.007,880	307,880

По балансу на 1 Января 1890 г. дѣйствующій капиталъ Русскаго Общества составлялъ 20.068,660 р., изъ каковой суммы въ основномъ капиталѣ считалось 10.000,000 р., въ страховомъ 1.000,000 р. и въ запасномъ 9.068,660 р. Перевозочныя средства Обще-

ства представляли, за вычетомъ погашенія, стоимость въ 6.124,459 р. и состояли, не считая баржъ и мелкихъ судовъ, изъ 82 пароходовъ, имѣвшихъ 8048 паровыхъ силъ и 86,136 тоннъ водоизмѣщенія. Кромѣ того, Обществу принадлежали недвижимыя имущества и антрацитовый рудникъ, коихъ стоимость оцѣнивалась въ 5.177,907 руб. При сравненіи этихъ данныхъ съ состояніемъ средствъ Общества въ серединѣ семидесятыхъ годовъ нельзя не замѣтить, что операціи его въ теченіе второго періода его дѣятельности развивались сравнительно медленно и въ финансовомъ отношеніи представлялись гораздо менѣе успѣшными, что вполнѣ обнаруживается изъ слѣдующаго сопоставленія:

Годъ.	Основной капиталъ.	Запасный капиталъ.	Число судовъ.	Число силъ.	Число тоннъ водоизмѣщенія.	Стоимость судовъ по балансамъ.	Стоимость недвижим. имуществъ.
1874. .	9.000,000	11.630,159	89	8,091	90,158	6.449,147	3.127,902
1890. .	10.000,000	9.068,660	82	8,048	86,136	6.124,459	5.177,907

Таблица показываетъ, что перевозочныя средства Русскаго Общества пароходства и торговли въ теченіе пятнадцати лѣтъ не только не увеличились, какъ можно было ожидать по естественному развитію предпріятія, но даже нѣсколько уменьшились. Изъ всего числа пароходовъ за указанный періодъ времени вновь построено Обществомъ не болѣе 35 судовъ; прочіе же пароходы насчитывали свыше пятнадцати, а нѣкоторые и болѣе двадцати лѣтъ службы.

По окончаніи двѣнадцатилѣтняго срока, которымъ ограничивалось дѣйствіе устава 1876 г., Правительствомъ заключено было съ Русскимъ Обществомъ временное соглашеніе относительно содержанія срочныхъ сообщеній, которое дѣйствовало до 1 Января 1891 г. При этомъ Обществу предоставлено было совершать

рейсы въ заграничномъ плаваніи по Александрійской линіи и Севастополь-Константинопольской, по одному отправленію еженедѣльно, и по Анатолійской по одному рейсу каждыя двѣ недѣли. Изъ внутреннихъ линій сдѣланы были обязательными для Общества Крымско-Кавказская круговая между Одессою и Поти, съ заходомъ въ Кавказскіе порты, и Крымско-Кавказская прямая, между Одессою и Батумомъ, съ заходами въ Крымскіе порты, Керчь и Новороссійскъ. Помильная плата назначена была исключительно за заграничныя сообщенія въ размѣрѣ 1 р. 75 к. за милю. Въ отличіе отъ ранѣе дѣйствовавшихъ постановленій упомянутымъ соглашеніемъ существовавшія прежде двѣ Александрійскія линіи соединены были въ одну, причемъ пароходы Общества, отправляясь еженедѣльно изъ Одессы въ Александрію, на обратномъ пути посѣщали Сирійскіе порты; кромѣ того изъ обязательныхъ рейсовъ исключена была линія Одессо-Константинопольская, и прекращено было субсидированіе Кавказской линіи. Самый размѣръ помильной платы по прочимъ сообщеніямъ уменьшенъ былъ отъ 2 р. до 1 р. 75 к. за милю.

Приведенныя основанія, обусловленныя временнымъ соглашеніемъ съ Русскимъ Обществомъ, подверглись дальнѣйшимъ измѣненіямъ при пересмотрѣ устава Общества, съ цѣлью выработки, на болѣе продолжительное время, условій содержанія срочныхъ пароходныхъ сообщеній въ нашихъ южныхъ моряхъ. Организація указанныхъ сообщеній, какъ видно изъ отзывовъ, собранныхъ коммисіею при министерствѣ финансовъ, не могла быть признана вполнѣ удовлетворяющею интересамъ торговли и промышлен-

ности южной Россіи. Какъ указывалось нѣкоторыми учрежденіями, Русское Общество на внутреннихъ каботажныхъ линіяхъ занимало исключительное, монопольное положеніе и не давало возможности небольшимъ Обществамъ, или частнымъ лицамъ участвовать, на началахъ свободной конкуренціи, въ развитіи русскаго каботажа въ южныхъ моряхъ. При отсутствіи какого-либо контроля относительно грузовыхъ тарифовъ, примѣнявшихся Обществомъ, оно устанавливало ихъ произвольно и въ случаѣ конкуренціи держало настолько низкіе фрахты, что вынуждало къ ликвидаціи вновь появлявшіяся предпріятія, а затѣмъ вновь вводило высокій и обременительный для торговли тарифъ. Такого пріема придерживалось Русское Общество, согласно сообщенію мѣстныхъ таможенныхъ учрежденій, относительно Кавказскаго пароходства Родоконаки, которое, подобно Новороссійскому Товариществу въ 70-хъ годахъ, въ короткое время доведено было до ликвидаціи и перешло къ Русскому Обществу. Въ виду вредныхъ послѣдствій, проистекавшихъ отъ исключительнаго преобладанія на внутреннихъ линіяхъ Русскаго Общества пароходства и торговли, въ нѣкоторыхъ отзывахъ указывалось на желательность передачи отдѣльныхъ линій между русскими портами въ эксплоатацію другимъ пароходнымъ предпріятіямъ, дѣйствовавшимъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ. Что касается заграничныхъ сообщеній, то они признавались недостаточными, въ отзывахъ выражены были желанія относительно установленія новыхъ срочныхъ рейсовъ отъ Таганрога или Новороссійска до Константинополя, съ цѣлью устройства прямого грузового и пассажирскаго сообщенія

юго-восточной полосы Россіи съ заграничными портами, такъ какъ существовавшія сообщенія кружнымъ путемъ по Анатолійской линіи представлялись недостаточными и малоудобными. Въ связи съ указанными сообщеніями предлагалось введеніе вновь срочныхъ рейсовъ къ портамъ Греціи и Архипелага и, сверхъ того, установленіе нѣкотораго числа срочныхъ отправленій въ южно-европейскіе порты Австріи, Италіи, Франціи и Испаніи, а также изъ черноморскихъ и азовскихъ портовъ въ порты Балтійскаго моря. По поводу другихъ условій дѣятельности Русскаго Общества указывалось, что флотъ Общества, включающій значительную часть судовъ старой конструкціи, не удовлетворяетъ современнымъ требованіямъ пассажирской и грузовой службы, что желательно установить обязательное освидѣтельствованіе судовъ Общества и постоянный надзоръ за исполненіемъ возлагаемыхъ на Общество обязанностей. Относительно тарифовъ за перевозку грузовъ и пассажировъ выражено было требованіе, чтобы они подвергались предварительному разсмотрѣнію и утвержденію правительства, или чтобы установлены были минимальныя и максимальныя нормы, въ предѣлахъ коихъ Общество могло бы опредѣлять тарифы по своему усмотрѣнію. Наконецъ, скорость пароходовъ Русскаго Общества признавалась недостаточною, такъ какъ, по состоянію судостроительной техники, при возобновленіи флота общества, скорость легко могла быть доведена, вмѣсто десяти миль, до одиннадцати и двѣнадцати миль въ часъ.

При ближайшемъ разсмотрѣніи приведенныхъ предположеній, выраженныхъ въ отзывахъ о дѣятель-

ности Русскаго Общества, лишь нѣкоторыя изъ нихъ признаны были заслуживающими уваженія и получили практическое осуществленіе. По вопросу объ установленіи новыхъ линій сообщеній коммисія, образованная при министерствѣ финансовъ для пересмотра устава Общества, находила, что учрежденіе срочныхъ рейсовъ въ западно-европейскіе порты и въ Балтійское море сопряжено было бы съ значительными расходами для казны по производству помильной платы, вслѣдствіе чего разрѣшеніе этого вопроса признавалось необходимымъ отложить до болѣе благопріятнаго времени. Болѣе настоятельною представлялась потребность въ срочныхъ сообщеніяхъ съ греческими портами, связанными съ пріазовскимъ райономъ довольно значительною торговлею; такъ какъ, однако, устройство для этихъ сообщеній новой линіи, согласно предварительному разсчету, потребовало бы ежегоднаго ассигнованія до 210 тыс. руб., то признано было цѣлесообразнымъ воспользоваться ранѣе существовавшею Александрійскою круговою линіею для заходовъ въ Аѳонъ, Салоники и Пирей, съ устраненіемъ обязательныхъ ранѣе посѣщеній малозначущихъ портовъ: Александретты, Мерсины и Латакіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ возстановлена была прямая Александрійская линія отъ Одессы чрезъ Константинополь. Прочіе рейсы по линіямъ Севастополь-Константинопольской, Анатолійской и двумъ Крымско-кавказскимъ оставлены были въ прежнемъ видѣ, какъ они установлены были по временному соглашенію съ Обществомъ.

Что касается неудовлетворительнаго состоянія судовъ Русскаго Общества, то правительственная коммисія не могла не признать справедливости заявлен-

ныхъ въ этомъ отношеніи требованій, такъ какъ въ числѣ пароходовъ Общества насчитывалось болѣе двадцати, построенныхъ ранѣе 1868 года, и лишь одна треть флота Общества состояла изъ судовъ, вновь построенныхъ въ послѣднее десятилѣтіе; при этомъ пароходы, ни по размѣру, ни по силѣ двигателей не могли считаться удовлетворительными для современныхъ требованій морской перевозки. Поэтому признано было необходимымъ въ новый уставъ Общества включить требованіе, чтобы въ теченіе послѣдующихъ пятнадцати лѣтъ, коими ограниченъ былъ срокъ обязательныхъ его отношеній къ правительству, оно поставило на линіи до 10 новыхъ пароходовъ, водоизмѣщеніемъ въ 4000, 2500 и 2000 тоннъ, со скоростью на пробныхъ миляхъ въ 14 узловъ въ часъ. Далѣе, освидѣтельствованіе судовъ Общества въ благонадежности къ плаванію, по поводу котораго въ прежнемъ уставѣ не содержалось опредѣленныхъ постановленій, возложено было на таможни и портовыя управленія, но ограничивалось лишь пароходами, совершающими рейсы на обязательныхъ линіяхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ скорость судовъ Общества, въ виду заявленія Правленія объ обременительности навигаціонныхъ расходовъ, сопряженныхъ съ увеличеніемъ средней скорости, оставлена была безъ измѣненія. Предположеніе объ урегулированіи грузовыхъ тарифовъ Русскаго Общества пароходства и торговли также не получило практическаго осуществленія. Правленіе Общества, не соглашаясь на включеніе въ уставъ правила объ установленіи обязательныхъ максимальныхъ и минимальныхъ тарифныхъ нормъ, указывало, что по заграничнымъ линіямъ подобное стѣсненіе Общества, при силь-

номъ соперничествѣ иностранныхъ компаній, отразилось бы гибельно на его интересахъ, а на внутреннихъ линіяхъ, съ прекращеніемъ по нимъ номильной платы, ограниченіе свободы дѣйствій Общества представлялось бы несправедливымъ и ставило бы его въ невыгодное положеніе по сравненію со всѣми другими пароходными предпріятіями. Признавая эти объясненія заслуживающими вниманія, министерство финансовъ не встрѣтило препятствій къ сохраненію въ новомъ уставѣ Общества ранѣе дѣйствовавшихъ постановленій, въ силу коихъ обязательному утвержденію Правительства подлежатъ только тарифы на перевозку пассажировъ и багажа. Наконецъ, что касается номильной платы за содержаніе обязательныхъ срочныхъ рейсовъ, то первоначально, при пересмотрѣ устава, предполагалось сохранить размѣръ пособія, обусловленнаго временнымъ соглашеніемъ, т. е. 1 р. 75 к. за милю, для линій со скоростью въ 10 миль, а для линій со скоростью въ 9 миль въ часъ признавалось достаточнымъ назначить плату въ 1 р. 50 к. за милю; кромѣ того, чтобы поощрить Общество къ ускоренію почтово-пассажирскаго движенія, имѣлось въ виду для линій со скоростью въ 12 миль въ часъ опредѣлить размѣръ пособія въ 2 руб. за милю. Послѣднее предположеніе, въ виду сохраненія прежнихъ постановленій о средней скорости судовъ Общества, было оставлено. Затѣмъ, въ виду ходатайства Общества, испытывавшаго на заграничныхъ линіяхъ сильную конкуренцію, признано было возможнымъ размѣръ номильной платы увеличить по линіямъ Севастополь-Константинопольской и Александрійской прямой, при скорости въ 10 миль въ часъ, до 2 р. за милю, и по линіямъ

Анатолійской и Александрійской круговой, при скорости въ 9 миль въ часъ, до 1 р. 75 к. за милю. Общая сумма ежегоднаго пособія исчислена была въ 616,000 руб. Срокъ производства помильной платы, по примѣру прежняго устава, не назначался заранѣе. Правительству предоставлено было прекратить пособіе съ предвареніемъ Общества за два года; первое предвареніе не могло быть, однако, сдѣлано ранѣе 13 лѣтъ, такъ что наименьшій срокъ выдачи помильной платы опредѣленъ былъ въ 15 лѣтъ.

Выработанный на изъясненныхъ основаніяхъ новый уставъ Русскаго Общества пароходства и торговли былъ Высочайше утвержденъ 22 Января 1891 г.; вмѣстѣ съ симъ утверждены были выработанныя одновременно съ пересмотромъ устава подробныя правила относительно пользованія судами Русскаго Общества для казенныхъ надобностей. Со времени утвержденія Устава до настоящаго времени въ немъ послѣдовало лишь одно незначительное измѣненіе въ направленіи Александрійскихъ линій. Именно, въ минувшемъ 1894 г., въ виду ходатайства Общества, указывавшаго на затруднительность при движеніи судовъ по круговой Александрійской линіи заходовъ въ Пирей, сопряженныхъ съ значительною потерею времени, ему разрѣшено было отмѣнить посѣщеніе этого порта и ввести взамѣнъ того заходы въ Мерсину, Александретту и Кипрскіе порты Лимассоль и Ларнаки; вмѣстѣ съ тѣмъ по прямой Александрійской линіи установлены были, вмѣсто двухнедѣльныхъ, еженедѣльные заходы въ Пирей и Смирну.

За послѣдніе годы операціи Русскаго Общества пароходства и торговли выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ (въ рубляхъ):

Годы.	Валовой доходъ.	Въ томъ числѣ: фрахта за грузы.	за пассажировъ.	Расходъ.	Выдано въ дивидендъ.	Въ запасный капиталъ.
1890 . .	6.935,231	4.221,629	1.680,257	5.617,592	705,467	5,467
1891 . . .	7.104,988	4.264,277	1.693,457	5.716,126	645,029	—
1892 . . .	7.107,352	4.123,680	1.633,231	5.794.928	617,591	—
1893 . . .	7.859,182	4.553,183	1.971,057	6.075,225	826,915	126,914
1894 . . .	8.097,550	4.707,976	2.029,725	6.344,868	808,178	108.178

Флотъ Общества, по списку на 1 Января 1895 г. состоитъ изъ 80 паровыхъ судовъ, имѣющихъ 130,204 тонны водоизмѣщенія и 10,584 номинальныхъ паровыхъ силы: стоимость судовъ, причисляя къ нимъ баржи, по балансу опредѣлена, за вычетомъ погашенія, въ 9.810.207 р. Недвижимое имущество Общества представляетъ стоимость въ 4.379,221 р., не считая антрацитоваго рудника, составляющаго по балансу 911,108 руб. Основной капиталъ Общества сохранился безъ измѣненія и составляетъ 10 мил. руб., раздѣленныхъ на 20,000 акцій, по 500 руб. каждая; страховой капиталъ, по балансу на 1 Января 1895 г., достигалъ 935,334 р., а запасный капиталъ 9.309,219 р.

Русское Общество пароходства и торговли явилось первымъ пароходнымъ предпріятіемъ, возникшимъ въ концѣ пятидесятыхъ годовъ по иниціативѣ и при содѣйствіи правительства и получившимъ впослѣдствіи весьма широкое развитіе. Другимъ значительнымъ предпріятіемъ для содержанія срочныхъ морскихъ сообщеній, учрежденіе котораго относится къ тому же времени, было Общество «Кавказъ и Меркурій». Предварительно, однако, обозрѣнія срочнаго пароходства на Каспійскомъ морѣ, поддерживаемаго упомянутымъ Обществомъ, надлежитъ упомянуть вкратцѣ о другомъ субсидируемомъ пароходномъ предпріятіи, которое

образовалось на Черномъ морѣ для совершенія срочныхъ рейсовъ.

Какъ упомянуто было выше, при учрежденіи Русскаго Общества пароходства и торговли въ число обязательныхъ для Общества линій включены были срочныя сообщенія отъ Одессы до Галаца, съ заходомъ въ промежуточные Дунайскіе порты. При этомъ предполагалось, что съ развитіемъ дѣятельности Общества, при дальнѣйшемъ продолженіи этой линіи вверхъ по Дунаю, указанныя сообщенія, поддерживая постоянныя связи между нашими портами и славянскими землями, могли бы съ теченіемъ времени пріобрѣсти серьезное значеніе не только въ торговомъ, но и въ политическомъ отношеніи. Но уже вскорѣ послѣ утвержденія устава Русскаго Общества, въ 1860 г. ему разрѣшено было, въ виду убытковъ понесенныхъ въ первые годы, обратить Одессо-Галацкую линію изъ срочной въ несрочную, съ устраненіемъ заходовъ въ промежуточные порты. Вмѣстѣ съ тѣмъ оставлена была мысль о развитіи упомянутой линіи для сообщеній съ другими дунайскими портами. Мысль эта получила осуществленіе лишь впослѣдствіи, когда на Черномъ морѣ появилось пароходное предпріятіе со спеціальною цѣлью совершенія рейсовъ отъ Одессы къ устью Дуная и для плаванія между Дунайскими портами. Такъ какъ, въ виду соперничества со стороны австрійскихъ компаній, упроченіе новаго пароходства на указанной линіи не могло быть достигнуто частными средствами на коммерческихъ основаніяхъ, то для поддержанія этихъ сообщеній уже съ самаго начала представилось необходимымъ назначеніе предпринимателю нѣкотораго пособія отъ правительства.

Согласно положенію Комитета министровъ, въ 1881 г. предоставлено было кн. Гагарину, въ теченіе пяти лѣтъ, содержать срочные рейсы между Одессою и Измаиломъ, съ заходомъ въ Килію и Рени, причемъ за эти рейсы назначалась помильная плата въ размѣрѣ 1 р. 50 к. въ первую навигацію, съ уменьшеніемъ этой нормы на 10 коп. въ каждый слѣдующій годъ. Спустя два года, помильная плата за указанные срочные рейсы продолжена была на десять лѣтъ, считая по 1 р. за милю, и сверхъ того назначено было пособіе за вновь открытыя сообщенія отъ Одессы до Систова, съ заходомъ въ промежуточные пункты, въ размѣрѣ 1 р. 95 к. за каждую пройденную милю,—въ сложности по обѣимъ линіямъ 58,270 р. въ годъ.

Въ 1886 г. предпріятіе кн. Гагарина преобразовано было въ акціонерное общество подъ наименованіемъ «Общество Черноморско-Дунайскаго Пароходства», со складочнымъ капиталомъ въ 655 т. руб., а въ 1888 г. подверглось значительному расширенію, причемъ установлены были новыя линіи обязательныхъ рейсовъ. Общество обязывалось содержать сверхъ прежнихъ линій срочныя товаро-пассажирскія сообщенія отъ Систова до Кладова и по р. Пруту между Рени и Нѣмценами и буксирную линію, для перевозки керосина изъ Рени въ Систово. Общая сумма пособія отъ казны увеличивалась при этомъ до 121,351 р. 60 к., а основной капиталъ предпріятія, въ виду расходовъ на пріобрѣтеніе перевозочныхъ средствъ, доведенъ былъ до 1.200 т. руб. Пароходство по р. Пруту не оправдало ожиданій Общества и въ 1891 г. было прекращено; вмѣстѣ съ тѣмъ линіи по Дунаю Систово-Кладовская и Рени-Систовская соединены въ одну

линію Рени-Кладовскую съ еженедѣльными отправленіями; размѣръ поминальной платы опредѣленъ былъ въ 112.951 р. 60 к. Не смотря на отмѣну Прутской линіи, перевозочныя средства Общества, въ виду увеличенія числа рейсовъ отъ Одессы до Измаила, требовали расширенія; поэтому капиталъ его вновь былъ увеличенъ до 2.200 тыс. руб.

Финансовые результаты указанныхъ мѣръ не оправдали, однако, ожиданій правительства, и, не смотря на жертвы, принесенныя казною, русское пароходство на Дунаѣ нельзя было считать упрочившимся. Дѣятельность Общества Черноморско-Дунайскаго пароходства за первыя шесть лѣтъ его существованія представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Число пройденныхъ миль.	Количество грузовъ пуд.	Доходъ.	Расходъ.	Прибыль или убытокъ.
			Р	у б	л и.
1886. . .	38,664	930,510	196,182	147,672	+ 48,510
1887. . .	66,130	1.160,854	227,771	201,863	+ 25,908
1888. . .	48,348	1.244,134	222,210	261,423	— 39,213
1889. . .	68,627	2.022,931	332,583	383,586	— 41,003
1890. . .	86,840	2.829,318	432,594	482,500	— 59,906
1891. . .	88,272	3.372,862	445,222	490,769	— 45,547

Таблица показываетъ, что въ торговомъ собственно отношеніи дѣятельность Общества была вообще успѣшна; какъ число пройденныхъ пароходами миль, такъ и количество перевезенныхъ грузовъ возросло въ значительной степени. Въ частности товарное движеніе по заграничнымъ сообщеніямъ за пять лѣтъ увеличилось съ 586.000 пуд. до 2.843.000 пуд., т. е. почти въ пять разъ. Финансовые результаты не соотвѣтствовали, однако, указанному развитію операцій Общества. Расширеніе его перевозочныхъ средствъ и

введеніе новыхъ линій имѣли цѣлью поставить Общество въ независимое положеніе на Дунаѣ по отношенію къ Австрійскому пароходству, которое, назначая чрезмѣрно высокіе фрахты въ мѣстномъ сообщеніи отъ Систова вверхъ по рѣкѣ, вынуждало грузы слѣдовать въ прямомъ сообщеніи на его судахъ отъ устьевъ Дуная и отнимало такимъ путемъ перевозки у Черноморско-Дунайскаго Общества. Цѣль эта, однако, не была достигнута, такъ какъ вызванное соперничествомъ паденіе фрахтовъ не было уравновѣшено общимъ количествомъ перевозокъ, и наше пароходство терпѣло значительные убытки. Послѣднее обстоятельство не могло, однако, служить основаніемъ къ полному его прекращенію, такъ какъ достигнутые предпріятіемъ результаты представлялись вообще немаловажными. Поэтому, въ 1893 г. послѣ тщательнаго изслѣдованія положенія дѣлъ Черноморско-Дунайскаго Общества, признано было необходимымъ увеличить размѣръ ежегодно выдаваемаго пособія, въ видѣ помильной платы, до 225.820 р. 35 к.; вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видахъ приведенія актива Общества въ соотвѣтствіе съ его пассивомъ, по исключеніи изъ баланса счетовъ, не представлявшихъ дѣйствительной цѣнности, основной капиталъ предпріятія былъ уменьшенъ до 1.295.550 руб.; такъ какъ затѣмъ для упроченія Общества необходимо было предоставить ему средства на погашеніе долговъ и улучшеніе состава пароходовъ и баржъ, то указанную сумму основного капитала разрѣшено было увеличить новымъ выпускомъ акцій на 342.000 руб., такъ что весь складочный капиталъ Общества составилъ 1.637.550 р. Въ 1894 г. капиталъ Общества былъ вновь увеличенъ на

155.550 р. съ цѣлью пріобрѣтенія наливныхъ баржъ для перевозки керосина, который въ послѣдніе годы получилъ значительный сбытъ въ Австрію и Сербію. Операціи Черноморско-Дунайскаго пароходства за 1892 — 1894 годы представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Доходъ.	Расходъ.	Прибыль или убытокъ.
	Р	у б л	и.
1892	405,749	557,898	— 152,150
1893	642,384	559,796	+ 82,588
1894	694,866	653,338	+ 41,529

Обращаясь къ обозрѣнію срочныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ, необходимо вспомнить, что еще въ 30-хъ годахъ правительствомъ учреждено было казенное пароходство для перевозки войска и провіанта въ закавказскія земли; попытки образованія для той же цѣли частныхъ предпріятій не приводили къ практическимъ результатамъ, такъ какъ при слабомъ развитіи мѣстной торговли среди промышленниковъ и капиталистовъ не являлось желающихъ принять на себя эксплоатацію пароходства на Каспійскомъ морѣ. Между тѣмъ казенная эксплоатація во многихъ отношеніяхъ представляла неудобства и для содержанія правильныхъ почтово-пассажирскихъ сообщеній между важнѣйшими портами была недостаточна. Поэтому правительство охотно пришло на помощь появившемуся въ 1858 г. частному пароходному предпріятію, когда по вызову морского вѣдомства и намѣстника Кавказскаго образовалось акціонерное общество «Кавказъ», съ капиталомъ въ 3.000,000 р. для пароходства на Каспійскомъ морѣ. Въ томъ же году новое Общество соединилось съ пароходною компаніею на

Волгѣ подъ названіемъ «Меркурій» и образовало соединенное Общество пароходства и торговли по Каспійскому морю, рѣкамъ Волгѣ, Окѣ, Камѣ и ихъ притокамъ, подъ фирмою «Кавказъ и Меркурій».

По первоначальному уставу Общества, оно обязывалось устроить на Каспійскомъ морѣ пароходство, достаточное для перевозки въ теченіе года 600,000 четвертей провіанта, и перевозить провіантъ и другіе военные грузы по цѣнамъ, условленнымъ съ военнымъ вѣдомствомъ; послѣднее же обезпечивало перевозку на судахъ Общества ежегодно не менѣе 350,000 четвертей, обязываясь выплачивать Обществу за недоданное количество четвертей вознагражденіе въ опредѣленныхъ процентахъ съ перевозочной платы. Кромѣ того, Обществу назначалось отъ казны ежегодное пособіе въ 34,000 р. за содержаніе почтовыхъ сообщеній между Астраханью, Гурьевымъ городкомъ и Новопетровскимъ укрѣпленіемъ, а также по линіямъ отъ Астрахани до Баку и Астрабада, одинъ или два раза въ мѣсяцъ, смотря по времени года. Условія эти и въ частности неопредѣленный размѣръ вознагражденія, причитавшагося Обществу за перевозку военныхъ грузовъ, оказались вскорѣ для предпріятія убыточными, особенно когда съ умиротвореніемъ Кавказа измѣнена была система снабженія Кавказской арміи провіантомъ. По новому уставу, Высочайше утвержденному 4 Февраля 1863 г., Обществу «Кавказъ и Меркурій» назначено было выдавать ежегодно отъ военнаго вѣдомства 190,000 р. въ видѣ вознагражденія за содержаніе перевозочныхъ средствъ, причемъ Общество обязалось имѣть не менѣе 15 пароходовъ вполнѣ благонадежныхъ къ морскому пла-

*

ванію. Независимо отъ сего, Обществу предоставлена была ежегодная субсидія въ 93,915 р. за содержаніе срочныхъ рейсовъ по почтово-пассажирскимъ сообщеніямъ между Астраханью и Астрабадомъ—13 рейсовъ, между Баку и Астрабадомъ—5 рейсовъ и между Астраханью, Гурьевомъ и Александровскомъ—4 рейса. Дальнѣйшія измѣнения въ обязательныхъ отношеніяхъ Общества къ правительству по содержанію срочныхъ линій послѣдовали при новомъ пересмотрѣ устава въ 1868 году, когда возникло предположеніе о прекращеніи Обществу «Кавказъ и Меркурій» упомянутаго выше пособія въ 190,000 руб. Такъ какъ, въ случаѣ осуществленія указанной мѣры, Общество отказывалось отъ содержанія на Каспійскомъ морѣ 15 паровыхъ судовъ и предполагало оставить изъ всего числа только три парохода, а прочіе обратить къ плаванію по Волгѣ, то представилась необходимость въ назначеніи Обществу субсидіи въ болѣе значительномъ размѣрѣ и выработкѣ новыхъ основаній для эксплоатаціи пароходства на Каспійскомъ морѣ.

Коммисія, образованная для составленія новаго устава Общества, признала, что дальнѣйшее развитіе пароходныхъ сообщеній между мѣстными портами необходимо въ видахъ политическихъ и экономическихъ; сообщенія эти, независимо отъ обезпеченія перевозочныхъ средствъ для перевозки войска и военныхъ грузовъ, представляли, по мнѣнію коммисіи, резервную флотилію на случай военныхъ дѣйствій. Въ отношеніи торговомъ существованіе срочнаго пароходства, поддерживавшаго постоянныя сообщенія между портами Каспійскаго моря, также не могло не отра-

зиться на развитіи нашихъ коммерческихъ сношеній съ Персіею и азіатскими странами. Какъ видно изъ нижеслѣдующихъ данныхъ, въ теченіе первыхъ лѣтъ дѣятельности новаго пароходнаго предпріятія произошло замѣтное возрастаніе привоза и отпуска товаровъ изъ русскихъ и персидскихъ портовъ.

Годы.	Вывозъ.	Привозъ.	Привозъ сырыхъ продуктовъ изъ Персіи.	Вывозъ изъ Россіи издѣлій.
	въ	пу	да	хъ.
1859 . . .	871,984	993,455	205,376	104,719
1861 . . .	700,215	1.102,158	161,827	139,419
1863 . . .	759,851	1.474,525	334,508	204,318
1865 . . .	2.163,828	1.540,980	577,668	300.431
1866 . . .	2.455,817	1.871,581	710,037	367.821

Что касается условій дальнѣйшаго содержанія срочныхъ сообщеній, то упомянутая выше коммиссія признавала необходимымъ установить опредѣленный срокъ обязательныхъ отношеній Общества къ правительству и вмѣстѣ съ тѣмъ точнѣе указать какъ кругъ обязанностей Общества, такъ и права, ему предоставленныя по полученію помильной платы за срочныя линіи. По новому уставу, выработанному коммисіею и утвержденному 24 Мая 1868 г., Обществу «Кавказъ и Меркурій» назначалась на пятнадцатилѣтній срокъ, начиная отъ 1869 г., взамѣнъ существовавшей ранѣе двоякой субсидіи, опредѣленная помильная плата за срочное почтово-пассажирское пароходство. Общество обязывалось содержать на Каспійскомъ морѣ 15 паровыхъ судовъ, изъ коихъ 5 винтовыхъ пароходовъ и 1 буксирный должно было имѣть въ готовности для перевозки войска и военныхъ грузовъ, въ случаѣ требованія, и прочія девять судовъ обращаются подъ военную перевозку съ тѣмъ

чтобы на нихъ могло быть перевезено единовременно 10,000 человѣкъ пѣхоты и во всю навигацію два милліона пудовъ груза. Почтово-пассажирскія сообщенія, возложенныя на Общество, опредѣлены были на первое пятилѣтіе отъ 1869 г. до 1874 г. въ количествѣ 81 отправленія ежегодно, составляющихъ 74,820 миль, въ томъ числѣ: 30 срочныхъ рейсовъ, т. е. не менѣе одного рейса въ недѣлю отъ открытія навигаціи до 1 Ноября, между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ и Баку, а также между Баку, Ленкоранью, Астарою, Энзели и Астрабадомъ; 11 рейсовъ добавочныхъ, съ половины Августа до 1 Ноября, между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ, и Баку; затѣмъ въ теченіе всей навигаціи еженедѣльные рейсы изъ Астрахани въ Александровскій портъ и Гурьевъ и въ теченіе зимнихъ мѣсяцевъ отъ ноября до марта не менѣе 7 отправленій между Баку и Астрабадомъ съ заходомъ въ указанные выше порты. На второе пятилѣтіе дѣйствія устава отъ 1874 г. до 1879 года число обязательныхъ для Общества рейсовъ увеличивалось до 101, съ протяженіемъ въ 93,380 миль, причемъ вводилось дополнительное движеніе по одному отправленію въ недѣлю между Астраханью и Баку. Наконецъ, въ теченіе послѣдняго пятилѣтія опредѣлено было содержаніе до 134 рейсовъ, составляющихъ 124,400 миль, въ томъ числѣ 60 отправленій между Астраханью и Баку, 70 между Баку и Астрабадомъ и 4 рейса между Астраханью, Александровскомъ и Гурьевомъ. Помильная плата за содержаніе указанныхъ сообщеній также назначалась различная по пятилѣтіямъ. Въ первое пятилѣтіе плата опредѣлена была въ 3 р. 50 к. за милю по линіи между Астраханью,

Баку и Астрабадомъ и по 6 р. по линіи между Астраханью и Гурьевомъ, а всего не болѣе 276,360 р.; во второе пятилѣтіе назначено было 2 р. 70 к. по первой линіи и 5 р. по второй, всего до 258,842 р.; въ третье пятилѣтіе соотвѣтственно 1 р. 80 к. и 4 р., а всего до 230,344 р.

Исчисленныя срочныя сообщенія получили дальнѣйшее развитіе въ 1872 г., когда по требованію намѣстника Кавказскаго установлены были добавочные рейсы между Астраханью, Александровскомъ и и Петровскомъ и между Астраханскимъ взморьемъ, Петровскомъ, Дербентомъ, Баку и Красноводскомъ. всего 46 отправленій ежегодно; добавочная помильная плата, по вышеприведеннымъ нормамъ, исчислялась до 1874 г. въ 100,080 р., а въ слѣдующія пятилѣтія въ 76,764 р. и 58,128 р. ежегодно.

Затѣмъ въ 1879 г. открыта была новая линія военныхъ сообщеній между Астрабадомъ и Чикишляромъ, а въ 1880 г. она продолжена была до Красноводска, причемъ помильная плата, причитавшаяся Обществу, увеличилась на 42,033 р.

За указанный періодъ времени отъ 1869 г. до 1884 г., которымъ ограничено было дѣйствіе новаго устава Общества «Кавказъ и Меркурій», дѣятельность его постепенно все болѣе развивалась. Нѣкоторыя данныя объ операціяхъ Общества сопоставлены въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Перевезено груза пудовъ.	Выручено фрахта (рублей) за грузъ.	за перевозку войска.	пассажировъ.
1869	2.208,029	478,357	44,110	111,391
1870	2.299,979	492,173	56,999	135,626
1871	2.804,811	534,706	44,597	174,642
1872	3.105,957	547,845	51,067	166,298

Годы	Перевезено груза пудовъ.	Выручено фрахта (рублей) за грузы.	за перевозку войскъ.	пассажировъ.
1873. . . .	2.815,673	564,262	238,669	181,436
1874. . . .	3.027,375	627,474	53,803	121,672
1875. . . .	3,273,501	582,176	47,391	126,042
1876. . . .	3.547,398	644,029	36,552	148,723
1877. . . .	4.743,640	685,043	76,646	133,139
1878. . . .	5.196,005	702,626	246,345	199,305
1879. . . .	4.534,311	758,828	289,564	200,659
1880. . . .	5.997,839	902,877	289,119	203,645
1881. . . .	5.983,282	1.119,734	332,750	264,509
1882. . . .	3.922,037	717,221	164,026	243,895
1883. . . .	3.807,995	500,305	72,969	224,966
1884. . . .	6.711,169	585,769	62,611	177,907

Въ 1884 г., когда истекалъ срокъ обязательныхъ отношеній Общества къ правительству по содержанію срочныхъ морскихъ сообщеній, надлежало вновь войти въ разсмотрѣніе вопроса объ условіяхъ дальнѣйшаго существованія пароходства на Каспійскомъ морѣ. То или другое разрѣшеніе указаннаго вопроса находилось въ зависимости отъ того, въ какой мѣрѣ могли быть признаны достигнутыми задачи, имѣвшіяся въ виду при учрежденіи Общества «Кавказъ и Меркурій». Въ этомъ отношеніи заслуживаютъ вниманія соображенія, представленныя въ министерство финансовъ въ 1884 г. комитетомъ Общества для содѣйствія русской промышленности и торговли, на предварительное обсужденіе котораго переданъ былъ вопросъ объ условіяхъ содержанія срочныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ.

Упомянутый комитетъ находилъ, что въ теченіе пятнадцати лѣтъ положеніе Кавказа, съ окончательнымъ замиреніемъ края, кореннымъ образомъ измѣнилось къ лучшему, торговое и промышленное его развитіе сдѣлало значительные успѣхи, и вмѣстѣ съ

тѣмъ создались условія, вполнѣ благопріятныя для содержанія, на коммерческихъ основаніяхъ, пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ. Проведеніе желѣзныхъ дорогъ отъ Поти до Тифлиса и отъ Ростова до Владикавказа, быстрый ростъ мѣстной промышленности и эксплоатація нефтяныхъ богатствъ не могли не отразиться на оживленіи судоходства. Наряду съ Обществомъ «Кавказъ и Меркурій», появилось много другихъ пароходныхъ предпріятій, принадлежащихъ какъ товариществамъ, такъ и частнымъ лицамъ. При существованіи между ними значительной конкуренціи, ведущей къ удешевленію фрахтовъ, оказаніе исключительной поддержки со стороны правительства одному Обществу, располагающему при томъ болѣе богатыми средствами, представлялось, по мнѣнію вышеозначеннаго Комитета, мѣрою нежелательною. Что касается потребностей военнаго и морского вѣдомствъ, то для перевозки войска и военныхъ грузовъ вѣдомства эти могли бы воспользоваться частными пароходами, имѣющимися на Каспійскомъ морѣ, причемъ, въ виду конкуренціи между судопромышленниками, могли бы быть достигнуты немаловажныя сбереженія по сравненію съ расходами казны по выдачѣ помильной платы Обществу «Кавказъ и Меркурій». Затѣмъ относительно содержанія немногихъ линій, по которымъ въ виду незначительнаго товаро-пассажирскаго движенія выручка отъ фрахтовъ не могла бы окупить расходовъ по содержанію срочныхъ сообщеній, Общество для содѣйствія русской промышленности и торговли предлагало войти въ соглашеніе съ тѣмъ изъ пароходныхъ предпріятій, которое предложило бы наивыгоднѣйшія для казны условія.

При разсмотрѣніи въ министерствѣ финансовъ приведенныхъ предположеній принято было во вниманіе, что для надобностей военнаго вѣдомства представляется необходимымъ имѣть въ распоряженіи правительства перевозочныя средства для одновременной перевозки не менѣе 10 тыс. человѣкъ пѣхоты и соотвѣтствующаго количества военнаго груза. Изъ дѣйствовавшихъ на Каспійскомъ морѣ пароходныхъ предпріятій только Общество «Кавказъ и Меркурій» располагало достаточными средствами для указанной цѣли; поэтому, въ случаѣ прекращенія обязательныхъ его отношеній къ правительству, необходимо было бы вновь содержать на Каспійскомъ морѣ казенную флотилію, что сопряжено съ весьма значительными расходами. Независимо отъ указанныхъ потребностей, содержаніе срочныхъ почтовыхъ сообщеній вызывалось необходимостью въ постоянномъ обновленіи состава войскъ, находившихся на восточномъ побережьѣ Каспійскаго моря, и въ доставкѣ туда провіанта и другихъ грузовъ. Не менѣе важное значеніе содержанію срочнаго пароходнаго сообщенія между Астраханью и другими портами придавалось въ интересахъ оживленія мѣстной торговли, каковая цѣль едва ли могла бы быть вполнѣ достигнута при существованіи однихъ линій транспортныхъ сообщеній, которыя связывали бы только наиболѣе богатые и оживленные въ торговомъ отношеніи порты. Въ виду указанныхъ обстоятельствъ министерство финансовъ признало необходимымъ вновь войти въ соглашеніе съ Обществомъ «Кавказъ и Меркурій» относительно дальнѣйшаго содержанія срочныхъ линій на Каспійскомъ морѣ.

Согласно пересмотрѣнному уставу Общества, Высочайше утвержденному 24 Апрѣля 1884 г., сѣть обязательныхъ для Общества срочныхъ сообщеній была значительно расширена введеніемъ учащенныхъ рейсовъ по прежнимъ линіямъ и установленіемъ нѣкоторыхъ новыхъ сообщеній между восточными и южными портами. Общее число обязательныхъ рейсовъ опредѣлено было въ 345 съ протяженіемъ, въ сложности, въ 208,662 мили; между отдѣльными линіями указанные рейсы распредѣлялись слѣдующимъ образомъ: по линіи Энзелійской, между Астраханью. Петровскомъ, Дербентомъ и Баку, а также между Баку, Ленкоранью, Астарою и Энзели установлено было въ теченіе навигаціи 124 рейса и сверхъ того въ зимніе мѣсяцы одиннадцать отправленій; по линіи Красноводской, между Астраханью. Петровскомъ, Дербентомъ и Баку и между Баку, Красноводскомъ. Чикишляромъ, Астрабадомъ и Мешедессеромъ во время навигаціи 62 рейса и въ зимніе мѣсяцы десять рейсовъ; далѣе, по линіи Бакинской, между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ и Баку — 31 рейсъ; затѣмъ по линіи Александровской, между Астраханью, Александровскимъ фортомъ и Петровскомъ — назначалось двѣнадцать отправленій, по одному разу въ мѣсяцъ: наконецъ, по Михайловской линіи, между Красноводскомъ и Михайловскимъ заливомъ (Узунъ-Ада) вновь установлено было 62 рейса во время навигаціи и 22 добавочныхъ отправленія въ зимніе мѣсяцы. Помильная плата за содержаніе исчисленныхъ сообщеній опредѣлена была за каждую милю по линіи между Астраханью и Баку, въ 90 коп., между Баку и Энзели и между Баку, Красноводскомъ и Мешедессеромъ

по 1 руб. 65 коп., между Красноводскомъ и Михайловскимъ заливомъ въ 2 руб. и между Астраханью, Петровскомъ и Александровскомъ—въ 4 руб., – всего же не болѣе 275,400 руб.

На изложенныхъ основаніяхъ содержаніе пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ предоставлено было обществу «Кавказъ и Меркурій» на пятнадцать лѣтъ, считая отъ 1 Января 1884 г.: при этомъ, въ виду могущихъ послѣдовать измѣненій въ условіяхъ мѣстнаго судоходства, при которыхъ помильная плата въ приведенномъ выше размѣрѣ не соотвѣтствовала бы услугамъ, оказываемымъ Обществомъ, предполагалось сохранить за правительствомъ право по истеченіи первыхъ трехъ лѣтъ со дня утвержденія устава прекратить производство помильной платы, предваривъ о томъ Общество за два года; но затѣмъ предположеніе это было оставлено. Установленныя въ 1884 году основанія срочнаго пароходства на Каспійскомъ морѣ, въ отношеніи субсидіи, выдаваемой за почтовые рейсы, остались безъ измѣненія до настоящаго времени. Что касается росписанія срочныхъ отправленій, то впослѣдствіи введены были дополнительные рейсы по Красноводской линіи, въ числѣ 52-хъ, и по Михайловской линіи — двадцать отправленій ежегодно, съ исключеніемъ взамѣнъ того второго недѣльнаго рейса между Баку и Энзели; добавочная помильная плата за эти рейсы опредѣлена была въ 17,570 р. 90 коп. Затѣмъ дальнѣйшее измѣненіе въ росписаніи рейсовъ Общества «Кавказъ и Меркурій», послѣдовавшее по всеподданнѣйшему докладу военнаго министра въ 1889 г., вызвано было установленіемъ третьяго от-

правленія въ недѣлю изъ Астрахани въ Узунъ-Ада въ виду усилившагося движенія товаровъ и пассажировъ по этой линіи, съ окончаніемъ постройки Закаспійской желѣзной дороги. Чтобы сохранить при этомъ безъ измѣненія общую сумму помильной платы, назначенной Обществу за содержаніе срочныхъ сообщеній, представилась необходимость въ отмѣнѣ одного отправленія въ недѣлю между Астраханью и Баку по Бакинской линіи, исключеніи лѣтнихъ рейсовъ по Александровской линіи и уменьшеніи числа отправленій по Михайловской линіи отъ 125 до 82, т. е. до двухъ отправленій въ недѣлю лѣтомъ и одного зимою. Соотвѣтственно этимъ измѣненіямъ образовались слѣдующія линіи срочныхъ пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ: 1) Мешедессерская: лѣтомъ между Астраханью, Александровскомъ, Узунъ-Ада, Чикишляромъ, Астрабадомъ и Мешедессеромъ одно отправленіе въ недѣлю, и зимою между Узунъ-Ада, Чикишляромъ, Астрабадомъ и Мешедессеромъ—одно отправленіе въ двѣ недѣли; 2) Красноводская: лѣтомъ между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ, Баку и Узунъ-Ада, а зимою между Баку и Узунъ-Ада по два отправленія каждую недѣлю; 3) Энзелійская: лѣтомъ между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ, Баку, Ленкоранью, Астарою и Энзели одно отправленіе каждую недѣлю, а зимою между Баку, Ленкоранью, Астарою и Энзели по одному рейсу въ двѣ недѣли; 4) Александровская: зимою между Петровскомъ и Александровскомъ по одному разу въ мѣсяцъ; наконецъ, 5) Михайловская: отъ Красноводска до Узунъ-Ада два отправленія въ недѣлю лѣтомъ и одно зимою.

Операціи Общества «Кавказъ и Меркурій» по Каспійскому пароходству за послѣднія десять лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Перевезено грузовъ пудовъ.	Валовой доходъ.	Выручено фрахта.	Номинальная плата.	Расходъ.	Прибыль.
			Р у	б л	и.	
1885. .	9.322,794	1.818,041	1.505,737	271,963	1.280,254	537,786
1886 . .	8.223,933	1.818,260	1.502,805	276,696	1.377,027	441,232
1887. . .	9.283,579	1.676,915	1.341,550	291,883	1.220,147	456,768
1888. . .	9.476,491	1.580,296	1.258,615	292,778	1.156,549	423,746
1889. . .	9.364,687	1.900,983	1.568,462	292,542	1.300,089	600,893
1890. . .	9.458,328	1.899,083	1.585,017	293,333	1.365,565	543,518
1891. . .	11.140,592	1.869,839	1.556,887	292,970	1.461,671	408,168
1892 . .	11.244,249	1.792,702	1.483,793	292,324	1.562,136	230,566
1893. . .	12.853,906	2.074,024	1.773,198	292,970	1.618,986	455,038
1894. . .	15.400,646	2.313,093	2.011,456	292,970	1.761,178	551,915

По списку на 1 Ноября 1894 г. перевозочныя средства Общества на Каспійскомъ морѣ состояли изъ 28 паровыхъ и 13 парусныхъ судовъ и буксирныхъ баржъ, коихъ стоимость по балансу, за вычетомъ погашенія, составляла 2.245,478 руб.

Къ тому же времени, когда учреждены были Русское Общество пароходства и торговли и Общество «Кавказъ и Меркурій», относится возникновеніе нѣкоторыхъ пароходныхъ предпріятій на Балтійскомъ морѣ, имѣвшихъ цѣлью поддерживать правильныя сообщенія между нашими сѣверными портами и западно-европейскими приморскими рынками. Въ 1858 г. утвержденъ былъ уставъ Россійской Балтійской Компаніи для содержанія пароходныхъ сообщеній изъ главныхъ русскихъ портовъ Балтійскаго моря въ порты Европы до Средиземнаго моря включительно. Капиталъ Компаніи опредѣленъ былъ въ 1.200,000 р., а затѣмъ уменьшенъ до 600,000 р., съ раздѣленіемъ на

10,000 акцій по 60 руб. каждая. Новому предпріятію назначено было денежное пособіе отъ казны въ видѣ поминальной платы въ размѣрѣ 50 коп. за каждую пройденную милю, а всего до 50,000 р. въ годъ; затѣмъ оно освобождено было отъ уплаты пошлинъ за пріобрѣтаемыя суда и безплатно пользовалось казенною землею для причала судовъ и нагрузки и выгрузки товаровъ. Въ теченіе первыхъ трехъ навигацій пароходы компаніи содержали постоянное сообщеніе между Кронштадтомъ и Антверпеномъ черезъ каждые 15 дней и между Кронштадтомъ и Гавромъ черезъ каждые 10 дней, и кромѣ того ходили изъ Ревеля, Балтійскаго порта и Либавы въ Англію и обратно, но рейсы эти оказались невыгодными, и компанія въ 1862 г. возбудила ходатайство о назначеніи ему пособія отъ правительства въ большемъ размѣрѣ. Ходатайство это не было удовлетворено, и компанія, просуществовавъ еще нѣсколько лѣтъ, въ 1867 г. ликвидировала свои операціи.

Въ томъ же году, какъ упомянутая акціонерная Компанія, образовались пароходныя Общества Рижское и «Дельфинъ», со складочнымъ капиталомъ первое въ 500,000 р. и второе въ 600,000 р., для перевозки товаровъ и пассажировъ въ русскіе и заграничные порты; въ дѣйствительности, операціи этихъ обществъ не получили значительнаго развитія и ограничивались каботажными рейсами по Балтійскому морю. Вслѣдъ за ними учреждено было акціонерное общество подъ фирмою «Тритонъ» для сообщеній между С.-Петербургомъ и Любекомъ, «С.-Петербургская компанія пароходства и торговаго коммисіонерства» для совершенія рейсовъ между балтійскими и

нидерландскими портами и «Россійская компанія пароходства между Гуллемъ и С.-Петербургомъ», но всѣ эти предпріятія не осуществились за несобраніемъ акціонернаго капитала.

Въ 1873 г. утвержденъ былъ уставъ «С.-Петербургскаго пароходнаго Общества» для перевозки товаровъ и грузовъ изъ русскихъ портовъ за границу и обратно. Основной капиталъ Общества назначенъ былъ въ 500,000 р., раздѣленныхъ на 5,000 акцій, по 100 р. каждая. Не располагая значительными оборотными средствами и имѣя всего три парохода, Общество ограничивало свою дѣятельность совершеніемъ небольшого числа рейсовъ въ европейскіе порты и въ Черное море и съ трудомъ выдерживало конкуренцію съ иностранными предпріятіями, эксплоатировавшими тѣ же сообщенія. Въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ Общество посылало нѣсколько разъ свои пароходы въ Китайскія воды и на дальній Востокъ, гдѣ они плавали на довольно выгодныхъ условіяхъ по мѣсячнымъ чартерпартіямъ, но расходы по ремонту судовъ, не вполнѣ приспособленныхъ къ океанскому плаванію, уменьшали выгоду этихъ рейсовъ. Въ 1884 г. правленіе общества возбудило ходатайство объ установленіи обязательныхъ рейсовъ, черезъ каждыя четыре недѣли, изъ нашихъ балтійскихъ портовъ въ порты Испаніи и Португаліи, съ назначеніемъ Обществу за эти рейсы помильнаго пособія въ размѣрѣ 2 руб. за милю, а всего въ годъ 180,000 руб. Ходатайство это не было удовлетворено, такъ какъ въ то время существовало предположеніе объ установленіи пароходами Добровольнаго Флота рейсовъ изъ Одессы въ Ріо-Жанейро, съ заходами по пути

въ испанскіе, португальскіе и французскіе порты. Въ 1887 г. С.-Петербургское пароходное общество вновь просило объ оказаніи ему отъ правительства пособія въ размѣрѣ 75,000 руб. ежегодно, за совершеніе рейсовъ между портами Балтійскаго и Чернаго морей, но и это ходатайство не встрѣтило сочувствія, такъ какъ имѣлось въ виду, что упомянутые рейсы могутъ быть установлены безъ помильной платы. Неоднократныя обращенія Общества къ правительству вызывались неудовлетворительнымъ положеніемъ предпріятія, не представлявшаго для акціонеровъ никакихъ выгодъ, ибо прибыль, остававшаяся въ нѣкоторые годы, должна была списываться въ погашеніе стоимости пароходовъ и убытковъ за прежніе годы. По отчетамъ Общества операціи его представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Выручено фрахтовъ.	Прибыль или убытокъ рублн.	Годы.	Выручено фрахтовъ.	Прибыль или убытокъ рубли.
1875..	221,013	— 6,490	1884.	176,703	—57,067
1876.	244,070	— 5,562	1885..	183,884	+12,616
1877..	266,312	+12,540	1886..	204,807	+18,683
1878..	244,933	+27,262	1887..	280,200	+51,106
1879	266,638	+25,478	1888..	232,838	+23,901
1880..	242,964	+20,653	1889..	304,055	+25,198
1881 .	208,338	+ 1,377	1890 .	323,816	+15,946
1882 .	209,324	+ 961	1891..	295,401	—10,173
1883..	257,480	+ 318	1892..	256,228	— 6,767

Въ настоящее время С.-Петербургское Пароходное Общество ликвидировало свои дѣла, и пароходы его перешли къ Русскому Обществу пароходства и торговли, открывшему въ 1894 г. постоянные рейсы между балтійскими и черноморскими портами.

Къ началу семидесятыхъ годовъ относится еще одна болѣе замѣчательная попытка образованія на

сѣверныхъ нашихъ моряхъ значительнаго пароходнаго предпріятія. Нѣкоторые выдающіеся московскіе капиталисты [1]) представили въ 1872 г. въ министерство финансовъ проектъ образованія акціонернаго Общества Русскаго Сѣвернаго пароходства и торговли. Основной капиталъ новаго Общества назначался въ 8 мил. металлическихъ рублей, и операціи его предполагалось съ самаго начала поставить на весьма широкихъ основаніяхъ. Пароходы Общества, согласно проекту, должны были совершать рейсы по слѣдующимъ линіямъ: 1) по линіи Американской не менѣе 24 рейсовъ изъ Балтійскихъ портовъ въ Нью-Іоркъ, Новый Орлеанъ, Саванну, Пернамбуко и другіе порты восточнаго берега Америки; 2) по Бѣломорской линіи не менѣе 12 рейсовъ изъ Бѣломорскихъ портовъ въ Англійскіе и другіе Европейскіе; 3) по Голландско-Бельгійско-Французской линіи не менѣе 16 рейсовъ изъ Балтійскихъ портовъ въ порты соотвѣтствующихъ государствъ, и 4) по линіи Балтійско-Великобританской не менѣе 40 рейсовъ изъ Балтійскаго моря въ различные порты Англіи. Для содержанія сообщеній по названнымъ линіямъ предполагалось, съ образованіемъ Общества, поставить 19 пароходовъ вмѣстимостью въ 38,000 тоннъ. Такъ какъ выручка за перевозку грузовъ не могла бы въ теченіе перваго времени существованія Общества покрывать навигаціонные расходы, то учредители ходатайствовали о назначеніи новому предпріятію субсидіи, въ видѣ помильной платы, причемъ Бѣломорскую линію

---

[1]) Ляминъ, Морозовъ, Хлудовъ, Якупчиковъ, бр. Крестовниковы, Трапезниковъ, бр. К. и С. Поповы, А. Найденовъ и сыновья, Чижовъ и др.

обязывались содержать безъ пособія; по прочимъ линіямъ испрашивалось на двадцать лѣтъ со дня утвержденія устава вознагражденіе за каждую пройденную пароходами милю въ размѣрѣ 3 руб. 26 коп. метал., а всего до 1 мил. руб. ежегодно. Министерство финансовъ не нашло возможнымъ согласиться на ассигнованіе изъ государственнаго казначейства столь значительной суммы пособія ежегодно, и проектъ образованія «Общества Русскаго Сѣвернаго пароходства и торговли» не получилъ дальнѣйшаго движенія.

Неудачею окончилась также послѣдняя по времени попытка образованія на Балтійскомъ морѣ субсидированнаго срочнаго пароходства, имѣвшая мѣсто въ 1889 г. Въ этомъ году капитаномъ 1-го ранга Спденсперомъ возбуждено было ходатайство о разрѣшеніи ему учредить акціонерное Общество для содержанія сообщеній между нашими Балтійскими портами и портами Германіи, Швеціи, Голландіи, Англіи и Франціи. При этомъ учредителемъ предполагалось установить еженедѣльные рейсы, въ теченіе шести мѣсяцевъ навигаціи, изъ С.-Петербурга въ Стокгольмъ, Штеттинъ и Либаву, ежемѣсячные, въ теченіе цѣлаго года, изъ Либавы въ Роттердамъ, съ заходомъ въ Стокгольмъ и Штеттинъ, и по два раза въ мѣсяцъ изъ Либавы въ Гавръ и Лондонъ. Помильная плата, которая испрашивалась за совершеніе указанныхъ рейсовъ, въ размѣрѣ 3 руб. за милю, составляла въ сложности до 600,000 руб. въ годъ. Въ виду столь значительнаго размѣра испрашиваемаго пособія Министерство Финансовъ не нашло возможнымъ дать дальнѣйшее движеніе вопросу объ учрежденіи упомянутой акціонерной компаніи. Поэтому капитанъ Сп-

денснеръ вошелъ съ новымъ ходатайствомъ объ образованіи пароходнаго предпріятія на иныхъ основаніяхъ, причемъ ограничивался предположеніемъ объ установленіи срочнаго сообщенія лишь между Либавою и Гавромъ. Срочные рейсы между этими пунктами имѣлось въ виду совершать въ количествѣ двухъ отправленій въ мѣсяцъ, посредствомъ трехъ пароходовъ вмѣстимостью въ 2,500 и 2,000 тоннъ; пособіе же со стороны правительства уменьшалось до 144 т. руб. въ годъ. При дальнѣйшей разработкѣ устава новаго общества число срочныхъ рейсовъ предположено было увеличить введеніемъ отправленій отъ С.-Петербурга и Ревеля, причемъ помильная плата, въ размѣрѣ 2 р. 65 к а милю, опредѣлена была въ 180,000 р. ежегодно.

Выработанный въ министерствѣ финансовъ проектъ устава Русскаго Общества Балтійскаго пароходства не получилъ, однако, практическаго осуществленія, въ виду возраженій, послѣдовавшихъ по существу предположенной мѣры со стороны морского вѣдомства. Въ объясненіяхъ, представленныхъ Государственному Совѣту управляющимъ морскимъ министерствомъ, указывалось, что учрежденіемъ субсидированнаго пароходства на Балтійскомъ морѣ въ отношеніи развитія русскаго мореходства и торговли достигались бы весьма незначительные результаты, что оказаніе правительственнаго пособія пароходному предпріятію вообще могло бы быть признано цѣлесообразнымъ лишь въ случаѣ содержанія имъ сообщеній съ болѣе отдаленными мѣстностями, къ которымъ водный путь представляется единственно удобнымъ; во всякомъ случаѣ, по мнѣнію морского вѣ-

домства, устройство субсидированныхъ грузовыхъ сообщеній, въ видахъ развитія отечественнаго мореходства, надлежало признать мѣрою весьма дорого стоющею и могущею дать ощутительные результаты лишь при громадныхъ жертвахъ со стороны правительства; поэтому вопросъ объ учрежденіи того или иного акціонернаго общества для эксплуатаціи морскихъ сообщеній съ назначеніемъ ему пособій отъ казны могъ бы быть правильно разрѣшенъ лишь въ связи съ разсмотрѣніемъ общаго вопроса о мѣрахъ поощренія заграничнаго плаванія русскихъ купеческихъ судовъ. Государственный Совѣтъ, при разсмотрѣніи проекта срочнаго пароходства на Балтійскомъ морѣ, призналъ, что наиболѣе правильное разрѣшеніе этотъ частный вопросъ могъ бы получить при совмѣстномъ его обсужденіи и согласованіи его съ тѣми общими мѣрами, держаться коихъ признано будетъ необходимымъ въ важномъ дѣлѣ покровительства торговому нашему флоту, и поэтому постановилъ отложить разсмотрѣніе указаннаго вопроса впредь до представленія министерствомъ финансовъ предположеній о главныхъ основаніяхъ упомянутыхъ общихъ мѣропріятій.

При отсутствіи на Балтійскомъ морѣ значительныхъ русскихъ предпріятій по содержанію срочнаго пароходства, потребность въ сообщеніяхъ между мѣстными портами и съ заграничными рынками удовлетворялась отчасти нѣкоторыми небольшими компаніями, возникшими въ концѣ пятидесятыхъ годовъ, а преимущественно иностранными пароходами, посѣщающими наши балтійскіе порты. Болѣе настоятельная потребность въ устройствѣ срочныхъ сообщеній

существовала на другомъ сѣверномъ морѣ, гдѣ разбросанныя и мало населенныя прибрежныя мѣста могли достигнуть нѣкотораго развитія въ торговомъ отношеніи лишь при обезпеченіи скорой и правильной доставки къ рынкамъ сбыта продуктовъ мѣстной промышленности. Прибрежное населеніе Бѣломорскаго края, живущее почти исключительно морскими промыслами, крайне нуждалось въ постоянныхъ сообщеніяхъ между различными сѣверными портами и береговыми становищами какъ для своевременнаго прибытія къ мѣстамъ производства промысловъ, такъ и для провоза продуктовъ лова на ближайшіе мѣстные рынки. Поэтому еще въ 1858 году возбужденъ былъ вопросъ объ устройствѣ на Бѣломъ морѣ срочныхъ пароходныхъ сообщеній. Существовавшее въ Архангельской губерніи товарищество Сѣверо-Двинскаго пароходства, занимавшееся перевозкою товаровъ и пассажировъ отъ Соловецкаго монастыря по Бѣлому морю и по рѣкамъ Сѣверной Двинѣ, Сухонѣ и Вологдѣ, предлагало въ то время совершать ежегодно девять рейсовъ между Архангельскомъ и Мурманскимъ берегомъ до г. Варде въ Норвегіи съ тѣмъ, чтобы Правительство уплачивало товариществу субсидію въ 25,000 руб. каждый годъ. Условія эти однако не были приняты. Въ 1866 г. Архангельскій губернаторъ вновь ходатайствовалъ объ устройствѣ на Бѣломъ морѣ срочнаго пароходства, но осуществленіе этой мѣры задруднялось отсутствіемъ на сѣверѣ предпріятій, которыя могли бы съ надлежащею исправностью содержать упомянутыя сообщенія.

Съ учрежденіемъ въ 1870 году Общества Бѣломорско-Мурманскаго срочнаго пароходства Прави-

тельство вошло съ нимъ въ соглашеніе, по которому Общество обязывалось совершать ежегодно за порейсовую плату въ 30 тыс. руб. двѣнадцать рейсовъ изъ Архангельска на Мурманскій берегъ. Незначительность оборотныхъ средствъ Общества, складочный капиталъ котораго составлялъ всего 150 тыс. руб., и несчастные случаи съ пароходами, сопровождавшіеся значительными убытками, затрудняли развитіе его дѣятельности, и оно просуществовало только до 1875 г., когда его замѣнило Товарищество Архангельско-Мурманскаго пароходства.

Согласно уставу, Высочайше утвержденному 6-го Мая 1875 года, названное Товарищество образовано было для срочнаго пароходнаго сообщенія между Архангельскомъ, рыбопромышленными становищами на Мурманскомъ берегу и норвежскими портами. Капиталъ новаго предпріятія назначенъ былъ въ 400,000 руб., раздѣленныхъ на 800 паевъ по 500 руб. каждый. Дѣйствія свои Товарищество должно было начать тремя пароходами, которые предназначались для совершенія слѣдующихъ рейсовъ: одно паровое судно, товаро-пассажирское океанскаго плаванія, неменѣе какъ въ 350 индикаторныхъ силъ, должно было поддерживать сообщеніе между Архангельскомъ и Вардэ или Вадзе въ Норвегіи, совершая весною рейсы отъ Семи Острововъ до Вардэ и по вскрытіи Бѣлаго моря отъ Архангельска до того же порта, въ сложности до 12 отправленій въ теченіе навигаціи, и заходя по пути въ главнѣйшія становища на Мурманскомъ берегу; другой пароходъ, такихъ же размѣровъ, назначался для сообщеній между Архангельскомъ и портами Бѣлаго моря, съ заходомъ

въ Кемь, Кузомень, Кандалакшу и другіе пункты, причемъ имѣлось въ виду совершать ежегодно также до 12 рейсовъ; третій пароходъ, меньшихъ размѣровъ, долженъ былъ служить для срочнаго плаванія между Онегою и Кемью и лежащими на пути наиболѣе населенными прибрежными мѣстами Бѣлаго моря. За содержаніе указанныхъ сообщеній Товариществу опредѣлено было выдавать, въ теченіе десяти лѣтъ, со дня утвержденія устава, порейсовую плату въ количествѣ 125 р. за каждое отправленіе до норвежской границы и обратно или круговое плаваніе по Бѣлому морю, а всего до 50,000 р. ежегодно. Вмѣстѣ съ тѣмъ, для облегченія Товариществу первоначальныхъ расходовъ по пріобрѣтенію перевозочныхъ средствъ, правительство оставило за собою 100 паевъ, съ уплатою за нихъ по номинальной цѣнѣ 50,000 р., причемъ уплата казнѣ дивиденда по этимъ паямъ должна была производиться лишь въ тѣ годы, когда прибыль будетъ превышать 6% на складочный капиталъ.

На изложенныхъ основаніяхъ Товарищество открыло свои дѣйствія въ 1875 г. и въ теченіе обусловленнаго уставомъ десятилѣтняго срока содержало срочныя сообщенія на Бѣломъ морѣ, причемъ, начиная съ 1877 г., придерживалось нѣсколько измѣненнаго распредѣленія рейсовъ. Согласно положенію Комитета министровъ отъ 20 Мая 1877 г., по Мурманской линіи отъ Архангельска до Вардэ или Вадзэ установлено было четыре обязательныхъ рейса весною и не менѣе семи рейсовъ по вскрытіи Бѣлаго моря; по двумъ прочимъ изъ упомянутыхъ выше линій назначалось по 10 отправленій въ теченіе навигаціи. При этомъ

порейсовая плата по первой линіи назначена была въ размѣрѣ 2,500 р. за каждый срочный рейсъ, а по остальнымъ линіямъ въ 1,500 р. и 750 р., всего не болѣе 50,000 р. ежегодно, считая въ сложности за 31 рейсъ. Независимо отъ перечисленныхъ сообщеній, Товариществу въ 1880 г. предоставлено было совершать еще по два рейса въ теченіе навигаціи на Новую Землю, съ уплатою за нихъ дополнительной отъ казны субсидіи въ 5,000 р. За указанный періодъ времени дѣятельность Товарищества Архангельско-Мурманскаго пароходства выразилась въ слѣдующемъ:

Годы.	Перевезено грузовъ пудовъ.	Пассажировъ.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Прибыль или убытокъ.
			Р	у б	л и.
1876. . .	36,135	1.160	45,092	73,530	— 28,439
1877. . .	83,088	2,449	77,292	85,317	— 8,025
1878. . .	119,682	2,975	82,127	71,349	+ 10,778
1879. . .	201,394	4,170	88,980	66,325	+ 22,655
1880. . .	219,875	4,066	93,258	64,610	+ 28,649
1881. . .	233,904	5,389	112,157	88,186	+ 23,971
1882. . .	390,053	5,855	119,759	99,899	+ 19,860
1883 . .	358,678	7,367	117,055	87,261	+ 29,793
1884. . .	345,149	6,886	119,510	89,755	+ 29,755

Данныя эти показываютъ, что Товариществу, не смотря на незначительность его средствъ, удалось преодолѣть трудности, сопряженныя съ устройствомъ постоянныхъ сообщеній между малонаселенными и бѣдными портами Сѣвернаго моря: количество грузовъ и пассажировъ, перевезенныхъ на пароходахъ Това-

рищества, хотя медленно, возростало съ каждымъ годомъ и вмѣстѣ съ тѣмъ постепенно упрочивалось и финансовое положеніе Товарищества.

Съ истеченіемъ въ 1884 г. срока обязательныхъ отношеній Товарищества къ правительству, уставъ его подвергся пересмотру, причемъ сохранены были въ общемъ существовавшія до этого времени условія содержанія на Бѣломъ морѣ срочныхъ сообщеній. Согласно Высочайше утвержденному 7 Мая 1885 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, соглашеніе съ Товариществомъ было возобновлено на десятилѣтній срокъ. При этомъ число весеннихъ рейсовъ по Мурманской линіи увеличено было отъ 4 до 7 и точнѣе указаны обязательные для Товарищества пункты захода по Мурманскому берегу; по Бѣломорскимъ линіямъ число рейсовъ оставлено было прежнее, но круговая линія Архангельскъ - Кемь - Кандалакша - Кузомень - Архангельскъ замѣнена была линіею Архангельскъ - Онега - Кемь и обратно съ заходомъ въ промежуточные пункты, а вмѣсто малой Бѣломорской линіи отъ Онеги до Кеми установлены были сообщенія отъ Кеми по Кандалакшскому заливу до Кузомени и обратно. Рейсы на Новую Землю оставлены были безъ измѣненія, равно какъ ежегодная порейсовая плата сохранена была въ прежней суммѣ 55,000 руб. На такихъ основаніяхъ дѣятельность Товарищества продолжалась до 1894 г., съ тою лишь разницею, что съ 1888 г. ему разрѣшено было уменьшить до шести число весеннихъ рейсовъ по Мурманской линіи. Нѣкоторыя данныя объ операціяхъ Товарищества за указанный періодъ времени приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Годы.	Перевезено грузовъ пудовъ.	Пассажировъ.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Остатокъ.
			Р	у б л	и.
1885 . . .	335,997	8,275	134,276	98,257	36,019
1886 . . .	291,399	7,028	115,713	93,620	22,092
1887 . . .	273,909	6,802	143,232	104,821	38,411
1888 . . .	358,967	7,301	166,132	112,076	54,056
1889 . . .	336,219	8,757	170,552	125,759	44,793
1890 . . .	312,489	7,590	165,492	115,312	50,180
1891 . . .	359,097	8,955	166,362	116,705	49,657
1892 . . .	420,635	10,727	182,728	118,707	64,022
1893 . . .	571,307	11,582	198,825	117,889	70,935
1894 . . .	483,516	13,012	193,681	129,279	64,401

Указанныя выше срочныя сообщенія имѣли, несомнѣнно, весьма важное значеніе для экономической жизни края и оказали благотворное вліяніе на успѣхи мѣстныхъ промысловъ и благосостояніе населенія. Однако, уже въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ обнаружилось, что обязательное по уставу число срочныхъ рейсовъ недостаточно и не соотвѣтствуетъ условіямъ производства морскихъ промысловъ. Поэтому бывшая въ Архангельскѣ въ 1881 г. коммисія по вопросу о нуждахъ края признавала необходимымъ увеличить сѣть срочныхъ сообщеній при соотвѣтственномъ усиленіи перевозочныхъ средствъ Товарищества; въ томъ же смыслѣ высказывалось, при пересмотрѣ въ 1885 г. устава Товарищества, Министерство Иностранныхъ Дѣлъ, основываясь на донесеніяхъ нашихъ консульскихъ агентовъ въ Финмаркенѣ. Предположеніе это не получило въ то время осуществленія вслѣдствіе того, что сопряженные съ учащеніемъ рейсовъ расходы, при тогдашнемъ состояніи государственнаго казначейства, признавались для правительства обременительными. Лишь спустя десять лѣтъ, въ 1894 г., когда вновь истекалъ срокъ принятыхъ

Товариществомъ обязательствъ, оказалось возможнымъ установить срочныя пароходныя сообщенія на Бѣломъ морѣ на болѣе широкихъ основаніяхъ. При этомъ принято было во вниманіе, что число рейсовъ по существующимъ срочнымъ линіямъ слишкомъ незначительно, вслѣдствіе чего между отдѣльными отправленіями образуются продолжительные промежутки времени, препятствующіе правильному и безостановочному сбыту продуктовъ морскихъ промысловъ; кромѣ того, рейсы по Мурманской и Бѣломорскимъ линіямъ не были между собою согласованы, вслѣдствіе чего переѣзды изъ Бѣломорскаго побережья на Мурманъ сопряжены были съ постоянными замедленіями; наконецъ, сообщенія по Мурманской линіи не приноровлены были къ отправленіямъ норвежскихъ пароходовъ, содержащихъ еженедѣльные рейсы изъ Вардэ.

Для устраненія указанныхъ неудобствъ признано было необходимымъ значительно усилить движеніе по всѣмъ тремъ линіямъ, которыя эксплуатировались Товариществомъ, съ тѣмъ, чтобы по каждой линіи совершалось по одному отправленію въ недѣлю. Соотвѣтственно съ этимъ, новымъ уставомъ Товарищества Архангельско-Мурманскаго пароходства,- Высочайше утвержденнымъ 15 Мая 1895 г., число весеннихъ рейсовъ по Мурманской линіи увеличено до 9 и число лѣтнихъ до 18, причемъ въ число обязательно посѣщаемыхъ пароходами пунктовъ включено устье рѣки Пазы, на границѣ съ Норвегіею, а также норвежское промысловое становище Киберсъ, въ коемъ намъ предоставлено по трактатамъ производство рыбныхъ промысловъ. По круговой Бѣломорской или Онежской линіи порядокъ движенія сохраненъ былъ прежній,

по число рейсовъ увеличено до 20; въ такомъ же числѣ отправленій установлены сообщенія по Кандалакшской линіи отъ Кеми до Кузомени, причемъ отходнымъ пунктомъ, вмѣсто Кеми, назначенъ былъ Архангельскъ, изъ котораго и раньше отправлялись пароходы Товарищества въ виду большихъ удобствъ для пассажирскаго и грузового движенія. Рейсы на Новую Землю оставлены въ прежнемъ видѣ; по поводу нихъ возникало предположеніе относительно соединенія отправленій на Новую Землю съ рейсами, которые имѣлось въ виду установить съ 1895 г. изъ Архангельска къ устью р. Печоры, но при дальнѣйшемъ разсмотрѣніи дѣла признано было болѣе удобнымъ временно передать указанныя сообщенія другому предпринимателю, а впослѣдствіи поручить ихъ эксплуатацію Товариществу Архангельско-Мурманскаго пароходства.

Для исправнаго выполненія обязательствъ по содержанію перечисленныхъ выше сообщеній имѣвшіяся у Товарищества перевозочныя средства, состоявшія изъ четырехъ пароходовъ, представлялись совершенно недостаточными. Поэтому въ новый уставъ включено требованіе, обязывающее Товарищество пріобрѣсти къ открытію навигаціи 1896 г. пять новыхъ пароходовъ, изъ коихъ одинъ съ грузоподъемностью до 60,000 пуд. и машиною отъ 600 до 800 индикаторныхъ силъ, два парохода, поднимающіе около 24,000 пуд. съ машинами до 500 индикаторныхъ силъ, четвертый пароходъ меньшихъ размѣровъ и пятый — буксирный съ баржою. На ряду съ пріобрѣтеніемъ новыхъ судовъ признавалось необходимымъ устройство для Товарищества въ Архангельскѣ или на Мурманскомъ берегу

дока или эллинга съ ремонтными мастерскими, ибо, при отсутствіи на сѣверѣ судостроительныхъ заводовъ, исправленія пароходовъ производились ранѣе въ Кронштадтѣ или С.-Петербургѣ, что вызывало каждый разъ значительныя затрудненія. Единовременная затрата на расширеніе предпріятія Товарищества исчислена была въ 890 тыс. руб., каковая сумма лишь отчасти могла быть покрыта изъ наличныхъ средствъ Товарищества. Основной капиталъ предпріятія, первоначально назначенный въ 400,000 р., въ 1892 г. былъ уменьшенъ, соотвѣтственно количеству реализованныхъ паевъ, до 308,000 руб. Имущество Товарищества, по балансу, состояло изъ судовъ, стоимость коихъ ко времени введенія въ дѣйствіе новаго устава, т. е. 1 Января 1896 г. исчислялась въ 213,422 руб. и изъ наличныхъ денегъ, процентныхъ бумагъ и матеріаловъ на сумму 315,800 руб.,—всего 529,222 руб. По раздѣленіи этого имущества на 616 паевъ Товарищества, стоимость каждаго пая опредѣлялась приблизительно въ 860 руб.; такъ какъ эта цифра могла считаться только приблизительною, въ виду неизвѣстности еще въ то время результатовъ эксплуатаціи пароходства въ 1894 и 1895 гг., то признано было возможнымъ увеличить стоимость пая, сообразно дѣйствительному состоянію средствъ Товарищества, до 800 руб., а основной капиталъ считать въ 492,800 руб. Эта послѣдняя сумма должна была, однако, увеличиться, такъ какъ для покрытія предстоящихъ расходовъ по расширенію предпріятія предстояло произвести новый выпускъ паевъ. Изъ свободныхъ средствъ Товарищества правленіе находило возможнымъ назначить къ израсходованію не болѣе 270,000 руб.; по-

этому дополнительный выпускъ паевъ опредѣленъ былъ на сумму 620 тыс. руб., а складочный капиталъ Товарищества въ новомъ его уставѣ назначенъ въ 1.112,800 руб. Чтобы обезпечить осуществленіе приведенныхъ предположеній о расширеніи срочнаго пароходства на сѣверѣ въ скорѣйшемъ времени, такъ чтобы съ навигаціи 1896 г. Товарищество могло открыть свои дѣйствія на новыхъ основаніяхъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ сохранить за правительствомъ возможность руководительства надъ дѣлами предпріятія и направленія его дальнѣйшей дѣятельности, признано было возможнымъ оставить вновь выпускаемые паи за казною, съ уплатою за нихъ Товариществу на пріобрѣтеніе новыхъ перевозочныхъ средствъ 620 т. руб.

Съ расширеніемъ сѣти срочныхъ сообщеній должны были измѣниться и навигаціонные расходы по содержанію пароходства; поэтому при разработкѣ новаго устава Товарищества подлежали пересмотру также нормы порейсовой платы, опредѣленной за совершеніе срочныхъ рейсовъ. Означенная плата, въ суммѣ 55,000 р. ежегодно, и прежде признавалась недостаточною для вознагражденія Товарищества, которое, лишь благодаря постороннимъ заработкамъ отъ необязательныхъ по уставу рейсовъ и чрезвычайно бережливому веденію дѣла, имѣло возможность поддерживать предпріятіе безъ убытка для пайщиковъ. На 1895 г., при продленіи договорныхъ отношеній Товарищества къ правительству, признано было справедливымъ увеличить размѣръ пособія отъ казны до 80,000 руб., съ сохраненіемъ прежняго числа рейсовъ. Съ введеніемъ цѣлаго ряда новыхъ сообщеній указанная сумма должна была значительно возрасти. На основаніи

подробнаго исчисленія предстоящихъ предпріятію, начиная съ 1896 г., навигаціонныхъ и другихъ расходовъ, наименьшій размѣръ правительственнаго пособія, при которомъ Товарищество могло бы выдавать своимъ частнымъ пайщикамъ дивидендъ въ 5% на ихъ капиталъ, опредѣленъ былъ въ 227,464 р., каковая сумма и назначена была въ новомъ уставѣ къ выдачѣ Товариществу за содержаніе срочныхъ рейсовъ. При этомъ вмѣсто порейсовой платы, оставленной безъ измѣненія за новоземельскіе рейсы, по прочимъ линіямъ признано было болѣе удобнымъ производить Товариществу пособіе въ видѣ помильной платы, съ опредѣленіемъ ея въ размѣрѣ 3 р. 33 к. за каждую пройденную его пароходами милю. Въ дѣйствительности, означенное выше пособіе отъ казны, исчисленное примѣнительно къ выручкѣ Товарищества по обязательнымъ линіямъ сообщеній за послѣдніе годы, съ теченіемъ времени должно уменьшиться, въ виду предусмотрѣннаго уставомъ порядка распредѣленія чистой прибыли предпріятія: за вычетомъ изъ послѣдней 5% дивиденда на частные паи и 5% на казенные паи, частнымъ пайщикамъ назначается по уставу къ выдачѣ въ дополнительный дивидендъ еще 1%, а изъ получающагося за симъ остатка 25% поступаетъ на вознагражденіе администраціи и въ фондъ служащихъ, 37½% въ запасный капиталъ и 37½% обращается на уменьшеніе правительственной субсидіи. Такимъ образомъ, съ ограниченіемъ дивиденда частныхъ пайщиковъ Товарищества, расходы казны по выдачѣ помильной платы, по мѣрѣ развитія дѣятельности предпріятія, должны уменьшаться, причемъ правительство, являясь крупнымъ участникомъ Това-

рищества, получитъ соотвѣтственныя выгоды также отъ увеличенія его запаснаго капитала. Срокъ дѣйствія новаго устава Товарищества и обязательныхъ его отношеній по содержанію срочнаго пароходства опредѣленъ на двадцать лѣтъ—до 1915 г.

Какъ усматривается изъ предыдущаго, правительство не остановилось передъ нѣкоторыми значительными затратами, связанными съ надлежащимъ устройствомъ срочныхъ пароходныхъ сообщеніи на Бѣломъ морѣ и Ледовитомъ Океанѣ. При сравненіи указанныхъ выше расходовъ съ суммами, затраченными на субсидированіе пароходныхъ предпріятій на другихъ нашихъ моряхъ, нельзя, однако, не признать, что пожертвованія со стороны государственнаго казначейства по содержанію упомянутыхъ сообщеній представляются весьма умѣренными. Нельзя сомнѣваться, что правильно поставленная широкая сѣть морскихъ пароходныхъ сообщеній, на ряду съ проведеніемъ на сѣверъ рельсовыхъ путей и другими мѣрами, принимаемыми въ послѣднее время правительствомъ, окажетъ существенное вліяніе на развитіе и оживленіе нашей сѣверной окраины.

Въ заключеніе обзора морскихъ транспортныхъ предпріятій, учредившихся въ послѣднія десятилѣтія при содѣйствіи правительства, надлежитъ остановиться на устройствѣ пароходныхъ сообщеній Россіи съ принадлежащими ей владѣніями на дальнемъ Востокѣ. Не считая отдѣльныхъ попытокъ плаванія въ Индійскіе и Китайскіе порты, прочные результаты въ дѣлѣ эксплоатаціи указанныхъ сообщеній достигнуты были, лишь благодаря дѣятельности Добровольнаго Флота. Возникновеніе этого предпріятія отно-

сится, какъ извѣстно, къ 1878 г., когда ожидалась война между Россіею и могущественною морскою державою. Патріотическое движеніе, вызванное угрожавшею войною и зародившееся въ Москвѣ по иниціативѣ Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству, распространилось по всей Имперіи, и въ короткое время собраны были значительныя пожертвованія на пріобрѣтеніе судовъ для Добровольнаго Флота; суда эти должны были во время войны исполнять крейсерскую службу, а въ мирное время служить цѣлямъ торговымъ.

11 Апрѣля 1878 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе на образованіе подъ Предсѣдательствомъ Государя Наслѣдника Цесаревича особаго комитета, на который возлагалось принимать пожертвованія на устройство Добровольнаго Флота и обращать ихъ на покупку судовъ, соотвѣтствующихъ требованіямъ торговаго мореплаванія и возможной крейсерской службѣ. Въ теченіе ближайшихъ нѣсколькихъ мѣсяцевъ по открытіи дѣятельности комитета въ распоряженіе его поступило пожертвованій до трехъ съ половиною милліоновъ рублей, на каковую сумму приступлено было къ покупкѣ пароходовъ; въ продолженіе 1878 г. пріобрѣтено было и вооружено четыре транспорта, съ водоизмѣщеніемъ до 3,200 тоннъ и скоростью хода отъ 13 до 14½ узловъ. Съ устраненіемъ необходимости въ военныхъ приготовленіяхъ, въ виду мирнаго исхода Берлинскаго конгресса, суда Добровольнаго Флота исключены были изъ списковъ военныхъ судовъ и обращены были на перевозку войскъ между портами Чернаго моря, причемъ, въ виду недостатка въ перевозочныхъ средствахъ, оказали военному вѣ-

домству немаловажныя услуги. По приведеніи арміи на мирное положеніе, суда Добровольнаго Флота направлены были къ преслѣдованію торговыхъ цѣлей, начавъ въ то же время рейсы въ Восточный океанъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ временный комитетъ по сбору пожертвованій, съ выполненіемъ возложенной на него задачи, былъ закрытъ, и взамѣнъ его образовано было Общество Добровольнаго Флота. Согласно Высочайше утвержденному 9 Мая 1879 г. уставу Общества, непремѣнными его членами признавались с.-петербургскіе и московскіе губернскіе и уѣздные предводители дворянства, предсѣдатели губернскихъ и уѣздныхъ земскихъ управъ, предсѣдатели столичныхъ биржевыхъ комитетовъ и столичные городскіе головы и старшины купеческаго, мѣщанскаго и ремесленнаго обществъ. Независимо отъ сего, въ составъ Общества входили члены учредители, постоянные и обыкновенные, вносившіе опредѣленные членскіе взносы. Для управленія дѣлами Добровольнаго Флота при Обществѣ состояло Главное Управленіе, въ которомъ сосредоточилась вся дѣятельность по хозяйственному завѣдыванію предпріятіемъ. Съ упраздненіемъ въ 1883 г. Общества Добровольнаго Флота, Управленіе его дѣлами временно возложено было на управляющаго морскимъ министерствомъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ при названномъ министерствѣ образована была коммисія для разработки предположеній о мѣрахъ, коими обезпечивалось бы правильное сообщеніе съ портами Восточнаго океана при помощи судовъ Добровольнаго Флота.

При разсмотрѣніи упомянутаго вопроса коммисія, прежде всего, остановилась на результатахъ предше-

ствующей дѣятельности Добровольнаго Флота по пароходству на Черномъ морѣ и содержанію морскихъ сообщеній съ дальнимъ Востокомъ. При сопоставленіи суммы, вырученной судами Флота, съ расходами по эксплоатаціи пароходства, оказывалось, что за время отъ 1878 г. до 1883 г. выручено въ сложности за перевозку пассажировъ и грузовъ 5.552,686 руб., а израсходовано было 6.306,657 р., такъ что дефицитъ составлялъ 743,971 руб. По отдѣльнымъ годамъ дѣятельность Добровольнаго Флота представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Доходъ.	Расходъ.	Перевезено: Войскъ въ Черномъ морѣ.	На д. Востокъ и обратно: грузовъ пудовъ.	На д. Востокъ и обратно: чаю въ тоннахъ.	Между портами: грузовъ.
1878—79	1.210,127	1.053,675	35,137	271,820	7,985	385,098
1880	1.211,011	1.353,868	26,441	181,862	5,471	320,572
1881	1.077,147	1.068,307	26,442	72,043	7,850	672,827
1882	875,380	1.553,157	16,722	276,648	9,959	507,825
1883	1.179,021	1.277,650				
Всего	5.552,686	6.306,657	104,742	802,373	31,265	1.886,322

Результаты первыхъ лѣтъ дѣятельности Добровольнаго Флота въ финансовомъ отношеніи представлялись неудовлетворительными, но, съ другой стороны, устройство прямыхъ сообщеній Европейской Россіи съ портами Восточнаго океана имѣло столь важное значеніе для дальнѣйшаго экономическаго развитія нашей отдаленной окраины, что нѣкоторыя жертвы со стороны правительства для поддержанія предпріятія, начавшаго съ успѣхомъ рейсы на дальній Востокъ, нельзя было не признать вполнѣ умѣстными. Останавливаясь на вопросѣ о наиболѣе цѣлесообразной организаціи пароходныхъ сообщеній, возложен-

ныхъ на Добровольный Флотъ, упомянутая коммисія разсмотрѣла, между прочимъ, предположеніе о передачѣ всѣхъ денежныхъ и матеріальныхъ средствъ Общества Добровольнаго Флота въ руки частной коммерческой компаніи, но не могла признать это предположеніе отвѣчающимъ цѣли, такъ какъ образованіе частнаго общества, разсчитаннаго на извлеченіе изъ предпріятія возможно большей выгоды, едва ли было бы осуществимо безъ значительной поддержки со стороны правительства; съ другой стороны, при такой организаціи естественно возникало опасеніе, что перевозочныя средства общества, направленныя на коммерческія цѣли, не будутъ имѣть качествъ, необходимыхъ для крейсерской службы, и окажутся поэтому непригодными для той цѣли, которая имѣлась въ виду первоначальными жертвователями при учрежденіи Добровольнаго Флота. Другое предположеніе о зачисленіи судовъ Флота въ списокъ судовъ военныхъ также не могло быть принято, ибо въ такомъ случаѣ пароходы Добровольнаго Флота должны были бы обязательно носить военный флагъ, что создавало бы крайнія затрудненія при проходѣ проливами и было бы несовмѣстимо съ совершеніемъ торговыхъ операцій, дающихъ Добровольному Флоту значительный заработокъ и составляющихъ въ мирное время его непосредственную задачу. Въ виду указанныхъ соображеній признано было необходимымъ организовать завѣдываніе дѣлами Добровольнаго Флота въ видѣ спеціальнаго управленія или комитета, состоящаго при морскомъ министерствѣ, изъ представителей отъ сего послѣдняго, министерства финансовъ и государственнаго контроля.

Что касается размѣра правительственнаго пособія, необходимаго для упроченія морскихъ сообщеній съ дальнимъ Востокомъ, то коммисія приняла во вниманіе, что для надлежащаго выполненія обязательствъ, принятыхъ Добровольнымъ Флотомъ, по соглашенію съ министерствами военнымъ и внутреннихъ дѣлъ, относительно перевозки нижнихъ чиновъ, ссыльно-каторжныхъ и переселенцевъ, и для своевременнаго полученія обратныхъ грузовъ изъ Китая, представляется необходимымъ совершать ежегодно не менѣе семи рейсовъ; въ томъ числѣ четыре рейса между Одессою и Владивостокомъ и обратно черезъ Ханькоу, съ заходомъ въ Константинополь, Портъ-Саидъ, Аденъ, Сингапуръ и Нагасаки; два рейса между Одессою и постомъ Дуэ на островѣ Сахалинѣ и обратно, съ заходомъ въ тѣ же порты и кромѣ того въ Корсаковскій постъ, и одинъ рейсъ между Одессою и Владивостокомъ и обратно черезъ Гонгъ-Конгъ, съ заходомъ въ тѣ же упомянутые порты. Въ общей сложности, протяженіе всѣхъ семи рейсовъ опредѣлено было въ 141,000 миль. При разсчетѣ на каждую пройденную пароходами милю доходовъ и расходовъ Флота за предшествующіе годы оказывался, въ среднемъ, ежегодный дефицитъ въ 2 р. 20 к. на милю, соотвѣтственно съ чѣмъ ежегодная субсидія отъ правительства опредѣлялась въ размѣрѣ 310,200 р.; но такое незначительное пособіе не могло быть признано достаточнымъ, такъ какъ имъ покрывались лишь убытки по навигаціоннымъ расходамъ, но не обезпечивалось для Добровольнаго Флота образованіе запасныхъ средствъ и суммъ, необходимыхъ для отчисленія въ страховой капиталъ и фондъ погашенія пароходовъ. Поэтому,

на основаніи приблизительнаго разсчета предстоящихъ расходовъ по указаннымъ статьямъ, признано было необходимымъ пособіе отъ правительства въ вышеуказанномъ размѣрѣ увеличить до 4 р. 25 к. за милю, а въ общей сложности за семь рейсовъ до 599,250 р. Означенная субсидія назначалась на непродолжительный срокъ, не болѣе шести лѣтъ, съ тѣмъ, чтобы по истеченіи этого времени вопросъ о продленіи ея былъ вновь разсмотрѣнъ, согласно измѣнившимся условіямъ. При этомъ имѣлось въ виду, что, пользуясь значительнымъ пособіемъ отъ казны, Добровольный Флотъ упрочитъ свое положеніе, расширитъ операціи и увеличитъ принадлежащія ему перевозочныя средства по крайней мѣрѣ однимъ быстроходнымъ транспортомъ.

Выработанное на приведенныхъ основаніяхъ временное положеніе о Добровольномъ Флотѣ, опредѣлявшее въ подробности порядокъ веденія его дѣлъ, было Высочайше утверждено 24 февраля 1886 г. До истеченія упомянутаго шестилѣтняго срока, коимъ ограничивалось дѣйствіе временнаго положенія, дѣятельность Добровольнаго Флота развивалась слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Перевезено грузовъ на д. Востокъ пудофутовъ.	Доходъ.	Расходъ.	Прибыль или убытокъ.
		Р у б	л и.	
1884	366,080	1.485,441	1.387,006	+ 98,435
1885	333,903	1.773,419	1.399,210	+ 374,208
1886	372,425	2.017,053	1.801,447	+ 215,605
1887	639,642	2.133,461	2.558,934 [1])	— 425,473
1888	382,251	2.211,392	1.774,821	+ 436,570
1889	529,942	2.362,343	1.697,661	+ 664,682
1890	407,198	2.423,322	2.111,944	+ 331,378
1891	733,074	2.889,441	2.230,729	+ 658.712

[1]) Въ томъ числѣ убытокъ отъ потери парохода «Кострома» —573,205 руб.

Данныя эти показываютъ, что дѣятельность Добровольнаго Флота съ теченіемъ времени все болѣе развивалась и вмѣстѣ съ тѣмъ упрочивалось его финансовое положеніе. Благодаря успѣшному ходу операцій Флота, получилась возможность улучшить и расширить составъ его судовъ и образовать запасный капиталъ. Въ 1886 году комитетомъ Добровольнаго Флота принято было въ свое вѣдѣніе семь пароходовъ, стоимостью всего въ 4.029,172 руб.; изъ этихъ судовъ одно—«Кострома» — погибло въ 1887 году у острова Сахалина, пароходъ «Нижній-Новгородъ» за ветхостью проданъ и пароходъ «Ярославль» по Высочайшему повелѣнію, переданъ Черногорскому Князю, взамѣнъ этихъ судовъ пріобрѣтено три новыхъ парохода, въ томъ числѣ быстроходный транспортъ «Орелъ», кромѣ того заказанъ другой пароходъ такого же типа, какъ этотъ послѣдній, стоимостью до 1.400,000 р. Балансовая стоимость судовъ Добровольнаго Флота къ 1 января 1892 г. составляла 5.090,000 р., т. е. увеличилась за шесть лѣтъ на 1 милл. руб., не смотря на ежегодное отчисленіе въ погашеніе 6% первоначальной стоимости и значительные убытки, простиравшіеся до 1 милл. руб., понесенные вслѣдствіе гибели «Костромы» и уступки по весьма пониженной оцѣнкѣ двухъ другихъ пароходовъ.

Не смотря на усиленное развитіе дѣятельности Добровольнаго Флота, при которомъ постепенно упрочивалось и финансовое его положеніе, правительство, при пересмотрѣ въ 1892 г. временнаго положенія о немъ, не нашло возможнымъ уменьшить размѣръ выдаваемой ему субсидіи. Морское министерство, ходатайствуя вновь о назначеніи Флоту пособія въ 600 т. р.

ежегодно, срокомъ на десять лѣтъ, указывало, что при постепенномъ пополненіи состава судовъ Добровольнаго Флота быстроходными пароходами, приспособленными къ требованіямъ крейсерской службы въ военное время, Флотъ этотъ явится значительнымъ подспорьемъ военному флоту, вслѣдствіе чего и дальнѣйшее его развитіе въ этомъ направленіи представляется уже вопросомъ государственной важности. Съ одной стороны, суда Добровольнаго Флота, хотя и не обладающія полною боевою способностью, но поднимающія громадные запасы угля и передвигающія ихъ съ одинаковою, какъ и военныя суда, скоростью, существенно пополняютъ потребности военнаго флота. Съ другой стороны, Добровольный Флотъ, освобождая казну отъ постройки быстроходныхъ транспортовъ для военнаго флота и оплачивая эксплоатаціею въ мирное время пароходныхъ сообщеній свое содержаніе, оказываетъ еще немаловажное вліяніе на развитіе нашей морской торговли и оживленіе промышленной и торговой дѣятельности нашихъ отдаленныхъ окраинъ. Съ изложенной точки зрѣнія, увеличеніе состава судовъ Добровольнаго Флота новыми быстроходными пароходами не могло не быть признано весьма желательнымъ, и оказаніе ему для этой цѣли пособія отъ казны едва ли могло встрѣтить возраженіе, тѣмъ болѣе что эксплоатація судовъ указаннаго типа на коммерческихъ основаніяхъ, въ виду весьма значительныхъ навигаціонныхъ расходовъ, представлялась весьма затруднительною. Подробные разсчеты, основанные на результатахъ дѣятельности Добровольнаго Флота въ предыдущіе годы, показывали, что для обезпеченія его дальнѣйшаго развитія,

при условіи пополненія быстроходными транспортами, необходимо сохранить за нимъ ежегодную субсидію въ прежнемъ размѣрѣ до 600,000 р. или 4 р. 25 к. за милю. Число обязательныхъ рейсовъ ограничено было также семью, какъ въ положеніи 1886 г.; при этомъ, однако, число отправленій изъ Одессы во Владивостокъ увеличено отъ 4 до 5 и устраненъ рейсъ съ обратнымъ заходомъ въ Гонгъ-Конгъ. За исключеніемъ нѣкоторыхъ другихъ измѣненій, касающихся подробностей управленія дѣлами Добровольнаго Флота, прежнее положеніе о немъ, согласно Высочайше утвержденному 6 Января 1892 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, оставлено было въ силѣ еще на 10 лѣтъ. до 1902 г. На тотъ же срокъ ему назначено пособіе отъ казны въ 600,000 руб. ежегодно, съ тѣмъ чтобы судовой составъ Флота въ продолженіе этого десятилѣтія былъ пополненъ четырьмя быстроходными пароходами, водоизмѣщеніемъ не менѣе 8,000 тоннъ каждый, и двумя приспособленными для торговой дѣятельности паровыми транспортами меньшихъ размѣровъ.

Операціи Добровольнаго Флота за послѣдніе годы представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Перевезено грузовъ на д. Востокъ пудофутовъ.	Доходъ. Р	Расходъ. у б	Прибыль. л и.
1892	791,466	3.028,995	2.522,271	506,724
1893	1.144,073	3.208,369	2.674,850	633,518
1894	1.997,973	3.562,523	3.065,559	555,964

Независимо отъ обязательныхъ рейсовъ на дальній Востокъ суда Добровольнаго Флота въ свободное отъ этого плаванія время занимались перевозкою грузовъ и военныхъ командъ по Черному морю, а съ 1890 г.

совершали рейсы также къ Балтійскимъ портамъ. Въ виду предложенія массы грузовъ для перевозки изъ Чернаго моря въ Балтійское и изъ С.-Петербурга на дальній Востокъ, начиная съ 1891 г. установлены были нѣкоторыя отправленія отъ С.-Петербурга. Затѣмъ, по мѣрѣ развитія перевозочныхъ средствъ Добровольнаго Флота, увеличено было также число рейсовъ на дальній Востокъ. Такъ, въ 1892 г., независимо отъ обязательныхъ отправленій, совершено было два дополнительныхъ рейса, въ 1893 году три, въ 1894 году общее число рейсовъ доведено было до тринадцати, а по расписанію 1895 г. предположено 16 отправленій на дальній Востокъ. Въ настоящее время Добровольный Флотъ располагаетъ десятью пароходами съ общимъ водоизмѣщеніемъ въ 78,670 тоннъ и грузоподъемностью въ 2.120,000 пуд. Въ ближайшемъ году судовой составъ флота имѣется въ виду увеличить четырьмя новыми транспортами, въ томъ числѣ однимъ быстроходнымъ судномъ съ котлами Бельвиля и всѣми новѣйшими усовершенствованіями судостроительной техники; общая грузоподъемность этихъ пароходовъ составитъ свыше 1.230,000 пуд. Съ увеличеніемъ состава Флота представится возможность въ 1896 г. довести число рейсовъ на дальній Востокъ до 21, причемъ общее количество перевозимыхъ грузовъ достигнетъ 6 милл. пуд. Впослѣдствіи, по мѣрѣ дальнѣйшаго развитія средствъ Добровольнаго Флота, число отправленій будетъ еще увеличено и количество грузовъ доведено до 10 милл. пуд. Очевидно, что съ осуществленіемъ этихъ условій, суда Добровольнаго флота въ состояніи будутъ вполнѣ удовлетворять потребностямъ торговыхъ сно-

шеній съ дальнимъ Востокомъ и вытѣснятъ иностранные пароходы, эксплоатирующіе въ настоящее время сообщенія съ Уссурійскимъ и Пріамурскимъ краемъ.

Наряду съ устройствомъ морскихъ сообщеній между портами Европейской Россіи и дальнимъ Востокомъ, пробужденію экономической жизни на отдаленной окраинѣ нашей не мало способствовало возникновеніе въ Приморской области предпріятій для эксплоатаціи мѣстныхъ водяныхъ сообщеній содержаніемъ срочнаго пароходства по рѣкамъ Амурскаго бассейна, между Владивостокомъ и портами Охотскаго моря и между нашими портами и портами Японіи и Китая. Не останавливаясь подробно на рѣчномъ пароходствѣ по Амуру и его притокамъ, надлежитъ замѣтить, что для содержанія срочныхъ рейсовъ по названной рѣкѣ еще въ 1871 г. образовалась акціонерная компанія подъ фирмою «Товарищество Амурскаго пароходства» со складочнымъ капиталомъ въ 700 тыс. руб. За безплатную перевозку почты и за перевозку воинскихъ чиновъ и казенныхъ грузовъ по пониженному тарифу, а равно для поддержки новаго предпріятія, долженствовавшаго оказать благотворное вліяніе на экономическое развитіе края, ему назначено было отъ казны пособіе на двадцать лѣтъ, въ видѣ поверстной платы, въ размѣрѣ до 245,000 р. ежегодно. Товарищество обязывалось содержать срочныя отправленія отъ Срѣтенска до Николаевска, отъ Хабаровки до озера Ханка и по этому послѣднему озеру. Уже вскорѣ послѣ открытія пароходства обнаружилось, что финансовые его результаты неблагопріятны для Товарищества, и въ теченіе 70-хъ годовъ оно неоднократно вынуждено было обращаться къ правительству съ

ходатайствами объ оказаніи ему пособія. По ссудамъ, выданнымъ изъ казны, Товарищество имѣло долгъ къ 1 Января 1884 г. въ 584,430 р., который былъ затѣмъ разсроченъ къ уплатѣ на восемь лѣтъ. Кромѣ того предпріятіе его обременено было значительнымъ долгомъ по выпущеннымъ за границею облигаціямъ на сумму 210 тыс. ф. ст. Флотъ, принадлежавшій Товариществу, обновлялся медленно, и ко времени истеченія обязательныхъ его отношеній къ правительству суда, совершавшія срочные рейсы, совершенно обветшали. Всѣ эти обстоятельства побудили правительство, по окончаніи упомянутаго 20-лѣтняго срока, отдать предпочтеніе предъ Товариществомъ другимъ предпринимателямъ, принимавшимъ притомъ на себя пароходство по обязательнымъ линіямъ на болѣе выгодныхъ для казны условіяхъ. Согласно Высочайше утвержденному 28 Апрѣля 1892 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, содержаніе срочныхъ пароходныхъ сообщеній передано было на 15 лѣтъ, начиная съ 1894 г., потомственному почетному гражданину Сибирякову и коммерціи совѣтнику Шевелеву, причемъ размѣръ поверстнаго пособія за срочные рейсы опредѣленъ былъ въ первыя десять лѣтъ дѣйствія соглашенія въ 183,532 р. 50 к. въ годъ, а въ остальныя пять лѣтъ съ уменьшеніемъ означенной суммы ежегодно на 5%. Въ 1893 г. содержаніе пароходства, согласно заключенному съ правительствомъ контракту, передано было названными предпринимателями образовавшемуся для этой цѣли акціонерному Обществу подъ фирмою «Амурское Общество пароходства и торговли» со складочнымъ капиталомъ въ 1 мил. рублей.

Устройство пароходнаго сообщенія между Владивостокомъ и портами Камчатки и Охотскаго моря вызывалось потребностью въ доставленіи продовольствія жителямъ побережья Восточной Сибири. При отсутствіи сухопутнаго сообщенія между названными портами и мѣстными административными и торговыми центрами правительствомъ издавна принимались мѣры къ поддержанію единственно возможнаго морского пути, для чего учреждена была такъ называемая Сибирская военная флотилія, перевозившая грузы и команду между прибрежными пунктами Восточной Сибири до конца шестидесятыхъ годовъ. Въ 1871 г. операція по перевозкѣ продовольствія въ порты Охотскаго моря передана была частному предпринимателю Филиппеусу, которому предоставлена была также заготовка жизненныхъ припасовъ для мѣстнаго населенія; въ 1875 г. контрактъ съ нимъ былъ возобновленъ на десятилѣтній срокъ, причемъ ежегодная субсидія назначена была въ 30,000 руб. Съ истеченіемъ указаннаго срока и за отказомъ Филиппеуса отъ дальнѣйшаго содержанія пароходства, послѣднее передано было Добровольному Флоту; согласно Высочайше утвержденному 7 Августа 1877 г. положенію Комитета министровъ съ комитетомъ Добровольнаго Флота заключенъ былъ договоръ, по которому однимъ изъ пароходовъ Флота ежегодно должно быть совершаемо не менѣе двухъ рейсовъ между Владивостокомъ, Корсаковскимъ постомъ, Тарайкою и портами Камчатскаго и Охотскаго морей для перевозки продовольственныхъ припасовъ и казенныхъ грузовъ. За содержаніе упомянутыхъ сообщеній Добровольному Флоту ежегодно уплачивается изъ казны 15,000 р.

Въ 1892 г. договоръ этотъ былъ возобновленъ еще на пять лѣтъ на прежнихъ основаніяхъ. При этомъ предполагалось установить дополнительные рейсы къ устьямъ р. Анадыри и на Командорскіе острова, но затѣмъ въ виду затрудненій, представляющихся при плаваніи къ этимъ отдаленнымъ пунктамъ, которое потребовало бы при томъ отъ правительства новаго расхода на сумму 36,000 р. ежегодно, предположеніе о дальнѣйшемъ развитіи морскихъ сообщеній въ Охотскомъ морѣ оставлено было до болѣе удобнаго времени.

Возникновеніе русскаго срочнаго пароходства въ Приморской области для сообщеній какъ съ русскими близъ-лежащими портами, такъ и съ портами Китая и Японіи относится къ 1876 г., когда правительствомъ заключенъ былъ контрактъ съ надворнымъ совѣтникомъ Бутковскимъ относительно содержанія слѣдующихъ обязательныхъ рейсовъ: по линіи Татарскаго пролива между Владивостокомъ и Николаевскомъ, съ заходомъ въ промежуточные пункты туда и обратно, по три рейса; между Владивостокомъ и Ханькоу, съ заходомъ въ Нагасаки и Шанхай, по два рейса въ теченіе навигаціи и по линіи Амурскаго залива, до гавани Посьетъ, по два рейса въ мѣсяцъ. Помильная плата за названные рейсы, въ сложности, исчислена была на первыя десять лѣтъ въ 65,040 р. ежегодно, а на слѣдующія пять лѣтъ дѣйствія контракта съ ежегоднымъ уменьшеніемъ на 5%. Изложенный контрактъ переданъ былъ Бутковскимъ образованному имъ акціонерному обществу для разработки мѣстныхъ минеральныхъ богатствъ подъ фирмою «Сахалинъ», которое, однако, къ установленному въ договорѣ сроку, не приступило къ эксплоатаціи предусмотрѣнныхъ

соглашеніемъ пороходныхъ сообщеній. Поэтому, въ 1879 г., содержаніе срочнаго пароходства передано было другому предпринимателю, коммерціи совѣтнику Шевелеву, съ помильною платою въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ въ размѣрѣ трехъ рублей за милю и далѣе, до истеченія срока контракта, съ ежегоднымъ уменьшеніемъ на 10%; въ продолженіе навигаціи Шевелевъ обязывался по линіямъ заграничной и Татарскаго пролива совершать туда и обратно по пяти рейсовъ, съ заходомъ въ Ханькоу, Шанхай, Нагасаки, Владивостокъ, заливъ Св. Ольги, Корсаковскій постъ, Императорскую гавань, постъ Дуэ, заливъ де Кастри и Николаевскъ, всего 18,664 мили.

Означенныя пароходныя сообщенія открыты были Шевелевымъ 16 Апрѣля 1882 г. По прошествіи первыхъ лѣтъ дѣятельности новаго пароходства обнаружилось, что для удовлетворенія потребностей развивавшихся на дальнемъ Востокѣ торговыхъ сношеній и товаропассажирскаго движенія представляется необходимымъ его дальнѣйшее расширеніе. Изъ сношеній по этому вопросу въ 1886 г. между министерствомъ финансовъ и Пріамурскимъ Генералъ-Губернаторомъ выяснилось, что для надлежащей постановки срочнаго пароходства въ Приморской области, по мнѣнію главнаго начальника края, слѣдовало на линіяхъ Татарскаго пролива, залива Петра Великаго и заграничной поставить не менѣе 4 пароходовъ съ общимъ протяженіемъ ежегодныхъ рейсовъ до 82,000 миль. Въ виду значительныхъ расходовъ, связанныхъ съ осуществленіемъ указаннаго расширенія пароходныхъ сообщеній, признано было возможнымъ, при дальнѣйшемъ разсмотрѣніи дѣла, въ нѣкоторой степени умень-

шить требованія, заявленныя Пріамурскимъ Генералъ-Губернаторомъ. На основаніи Высочайше утвержденнаго 25 Мая 1888 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, съ Шевелевымъ заключенъ былъ новый контрактъ на 15 лѣтъ, до 1903 г., по которому онъ, на прежнихъ условіяхъ производства помильной платы, обязался, начиная съ 1891 года, поставить на линіи морскихъ сообщеній не менѣе трехъ пароходовъ и увеличить число срочныхъ рейсовъ до общаго протяженія въ 50,000 миль ежегодно.

Какъ усматривается изъ предыдущаго, правительствомъ въ послѣднее время принятъ былъ цѣлый рядъ мѣръ для улучшенія условій морскихъ и рѣчныхъ сообщеній на дальнемъ Востокѣ, соотвѣтственно постепенно возрастающему экономическому развитію края. Несомнѣнно, однако, что въ ближайшемъ будущемъ указанныя сообщенія получатъ дальнѣйшее и притомъ весьма значительное развитіе. Проведеніе великой Сибирской желѣзной дороги, измѣнившіяся въ послѣднее время политическія условія Японіи и Китая и быстро развивающіяся торговыя сношенія наши съ сосѣдними странами естественно вызовутъ необходимость дальнѣйшихъ мѣропріятій къ расширенію пароходныхъ сообщеній какъ на рѣкахъ Амурскаго бассейна, такъ и съ портами Кореи, Японіи и Китая.

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Матеріалы для статистики русскаго торговаго мореходства.

Въ нижеслѣдующихъ таблицахъ приводятся важнѣйшія статистическія данныя о движеніи русскаго торговаго мореходства за время отъ 1850 г. до 1893 г., заимствованныя изъ отчетовъ о внѣшней торговлѣ Россіи, издаваемыхъ таможеннымъ вѣдомствомъ.

Первая таблица заключаетъ сводъ данныхъ о движеніи торговыхъ судовъ въ заграничномъ плаваніи, причемъ для каждаго моря и для главныхъ портовъ показаны число и вмѣстимость какъ всѣхъ вообще судовъ, посѣщавшихъ наши порты, такъ и судовъ, приходившихъ изъ заграницы подъ русскимъ флагомъ. На основаніи данныхъ объ общей вмѣстимости судовъ заграничнаго плаванія представляется возможнымъ прослѣдить развитіе морскихъ сношеній съ нашими портами во второй половинѣ текущаго столѣтія и участіе въ нихъ судовъ подъ русскимъ флагомъ. Среднія данныя о ежегодномъ приходѣ судовъ по вмѣстимости приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Бѣлое море. Всѣхъ судовъ.	Бѣлое море. Русскихъ.	Бѣлое море. % послѣдн.	Балтійское море. Всѣхъ судовъ.	Балтійское море. Русскихъ.	Балтійское море. % послѣдн.	Черное и Азовское моря. Всѣхъ судовъ.	Черное и Азовское моря. Русскихъ.	Черное и Азовское моря. % послѣдн.
	Средняя вмѣстимость (въ ластахъ).								
1850—54 . .	53,572	3,794	**7,1**	260,513	31,551	**12,1**	321,057	27,517	**8,6**
1855—59 . .	50,455	2,902	**5,1**	356,963	18,164	**5,1**	358,956	18,879	**5,3**
1860—64 . .	66,586	5,525	**9,7**	446,893	37,254	**8,3**	467,051	82,444	**17,7**
1865—69 . .	74,807	8,907	**12,0**	599,384	46,059	**7,7**	700,406	132,108	**19,0**
1870—74 . .	86,318	10,215	**11,8**	906,251	73,167	**8,0**	898,581	163,339	**18,1**
1875—79 . .	104,874	13,723	**13,1**	1.358,017	104,252	**7,7**	1.142.441	204,924	**18.0**
1880—84 . .	91,286	12,251	**13,4**	1.348,454	96,062	**7,1**	1.214,067	150,010	**12,4**
1885—89 . .	90,784	13,517	**14,9**	1.417.721	123,466	**8,7**	1.901,340.	163,696	**8,6**
1890—93 . .	103,120	10,167	**9,9**	1.378,275	114,204	**8,2**	1.939,202	150,198	**8,0**

Какъ показываютъ приведенныя данныя, общій оборотъ движенія судовъ въ нашихъ портахъ во второй половинѣ текущаго столѣтія значительно увеличился: по сравненію перваго пятилѣтія отъ 1850 г. до 1854 г. съ послѣднимъ

періодомъ 1890—1893 г., средній ежегодный приходъ судовъ, по вмѣстимости, увеличился на Бѣломъ морѣ вдвое (53.572 ласта и 103.120 ластовъ), въ портахъ Балтійскаго моря въ пять разъ (260,513 и 1.378,275), а въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ въ шесть разъ (321,057 и 1.939,202). Что касается участія русскаго флага въ движеніе торговаго мореходства, то нельзя не признать, что успѣхи его оказались весьма незначительными. За исключеніемъ Бѣлаго моря, гдѣ во второй половинѣ разсматриваемаго періода замѣтно нѣкоторое возрастаніе въ числѣ русскихъ судовъ, на прочихъ моряхъ русское судоходство въ заграничномъ плаваніи не подвинулось впередъ, или даже сократилось. Въ балтійскихъ портахъ участіе русскаго флага въ движеніи судовъ за все время отъ 1850 г. до 1893 г. оставалось безъ измѣненія, составляя не болѣе 7—8%. Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ замѣтно нѣкоторое оживленіе въ русскомъ судоходствѣ въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ, но затѣмъ участіе русскаго флага снова падаетъ: общая вмѣстимось русскихъ судовъ замѣтно сокращается, и значеніе ихъ въ торговомъ движеніи уменьшается; въ послѣдніе годы на долю русскаго флага приходится не болѣе 8% морскихъ перевозокъ. Такимъ образомъ на всѣхъ внѣшнихъ моряхъ заграничное плаваніе подъ русскимъ флагомъ не достигаетъ въ настоящее время и 10% общаго движенія торговыхъ судовъ.

Вторая таблица, помѣщенная въ приложеніи, заключаетъ свѣдѣнія о заграничномъ плаваніи паровыхъ и парусныхъ судовъ подъ русскимъ флагомъ и даетъ возможность выяснить значеніе пароваго флота въ движеніи нашихъ торговыхъ судовъ. По образцу приведеннаго выше сопоставленія можно сдѣлать слѣдующее сравненіе общихъ итоговъ второй таблицы.

Средняя вмѣстимость судовъ (въ ластахъ).

Годы.	Бѣлое море. Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	% паров.	Балтійское море. Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	% паров.	Черное и Азовское моря. Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	% паров.
1875—78 . . .	2,029	12,129	**14,5**	37,457	64,512	**36,7**	146,914	17,784	**89,2**
1879—82 . . .	2,041	11,077	**17,6**	37,452	67,598	**35,7**	180,607	10,947	**94,3**
1883—86 . . .	2,264	10,044	**18,4**	33,858	54,034	**38,5**	142,891	4,926	**96,7**
1887—90 . . .	1,793	10,903	**14,2**	57,392	54.082	**51,5**	166,642	3,784	**97,8**
1891—93 . . .	2,731	7,232	**27,4**	66,755	50,093	**57,1**	173,600	1,779	**99,0**

На Бѣломъ морѣ въ заграничномъ плаваніи преобладаютъ до сего времени парусныя суда, хотя значеніе пароваго флота постепенно возрастаетъ. На Балтійскомъ морѣ паровыя суда въ послѣдніе годы начинаютъ вытѣснять парусное судоходство, но участіе парусного флота въ заграничномъ плаваніи довольно значительно: оно составляетъ отъ 40 до 50% всего движенія нашихъ торговыхъ судовъ въ балтійскихъ портахъ. Наконецъ, на Черномъ и Азовскомъ моряхъ парусное судоходство въ заграничномъ плаваніи совершенно исчезаетъ: и абсолютная вмѣстимость судовъ, и относительное ихъ участіе въ торговомъ движеніи, начиная съ 1875 года, все болѣе падали, и въ настоящее время парусныя суда составляютъ не болѣе 1% всего прихода судовъ изъ заграницы къ южнымъ портамъ.

Послѣднія двѣ таблицы приложенія относятся къ каботажному судоходству, причемъ первая заключаетъ данныя о числѣ каботажныхъ судовъ, посѣщавшихъ главные порты, за время отъ 1850 г. до 1893 г., а другая содержитъ болѣе подробныя свѣдѣнія о движеніи паровыхъ и парусныхъ судовъ въ каботажномъ плаваніи. На основаніи второй изъ названныхъ таблицъ можно сдѣлать слѣдующее сопоставленіе, изъ котораго уясняется развитіе каботажнаго судоходства за послѣднія десятилѣтія и участіе въ немъ паровыхъ и парусныхъ судовъ.

Средняя вмѣстимость судовъ (въ ластахъ).

Годы.	Бѣлое море. Паровыхъ.	Парусныхъ.	% паров.	Балтійское море. Паровыхъ.	Парусныхъ.	% паров.
1876—79.	11,377	28,604	**28,5**	174,662	106,830	**62,1**
1880—83.	18,215	22,495	**44,7**	211,355	121,237	**63,5**
1884—87.	25,932	19,374	**57,2**	237,816	112,353	**67,9**
1888—91.	26,791	15,437	**63,6**	205,006	95,689	**68,2**
1892—93.	27,631	13,996	**66,4**	218,488	56,646	**79,5**
	Черное и Азовское моря.			**Каспійское море.**		
1876—79.	1.494,677	283,252	**75,3**	264,597	254,591	**50,9**
1880—83.	2.012,498	371,519	**84,4**	484,720	456,065	**51,3**
1884—87.	2.235,232	258,699	**89,6**	609,082	578,577	**51,4**
1888—91.	3.313,827	251,298	**93,2**	1.008,245	637,659 [1])	**61,3**
1892—93.	4.350,634	260,997	**94,3**	3.622,330	1.344,914 [2])	**72,9**

[1]) Средняя вмѣстимость за два года 1888 и 1889.

[2]) Средняя вмѣстимость за четыре года 1890—93, съ присоединеніемъ судовъ заграничнаго плаванія, о которыхъ отдѣльныхъ свѣдѣній не имѣется.

Общіе обороты каботажнаго судоходства, какъ показываетъ таблица, значительно увеличились на южныхъ моряхъ. Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ движеніе каботажныхъ судовъ за послѣдніе годы, выражается, въ среднемъ, въ количествѣ 4.5 милл. ластовъ, тогда какъ во второй половинѣ семидесятыхъ годовъ оно составляло не болѣе 1.7 милл. ластовъ; еще большее возрастаніе замѣчается на Каспійскомъ морѣ: отъ 0.5 милл. ластовъ за первое изъ приведенныхъ въ таблицѣ четырехлѣтій до 1,6 милл. ластовъ въ 1888 и 1889 гг. Напротивъ, на сѣверныхъ моряхъ каботажное судоходство въ послѣднія десятилѣтія не сдѣлало почти никакихъ успѣховъ: движеніе судовъ на Бѣломъ морѣ въ каботажномъ плаваніи за весь разсматриваемый періодъ времени оставалось въ томъ же размѣрѣ, составляя отъ 40 до 44 тыс. ластовъ; данныя о каботажномъ судоходствѣ на Балтійскомъ морѣ также не представляютъ значительныхъ колебаній: въ 80-хъ годахъ оборотъ движенія судовъ выражался въ количествѣ 330—350 тыс. ластовъ, а въ послѣдніе годы сократился до 300 тыс. ластовъ. Что касается участія пароваго флота въ развитіи каботажа, то, какъ видно изъ таблицы, паровыя суда на всѣхъ моряхъ постепенно вытѣсняютъ парусное каботажное судоходство; вмѣстимость парусныхъ судовъ въ сѣверныхъ моряхъ постепенно сокращается и относительное ихъ участіе въ каботажномъ плаваніи падаетъ. На Черномъ и Азовскомъ моряхъ въ движеніи парусныхъ судовъ не произошло существенныхъ измѣненій, тогда какъ движеніе паровыхъ судовъ развивается весьма быстро. Наконецъ, на Каспійскомъ морѣ парусное судоходство продолжаетъ увеличиваться, но успѣхи пароваго флота и тамъ оказались болѣе значительными.

* * *

I. Движеніе торговыхъ судовъ въ заграничномъ плаваніи.

Приходъ судовъ по сѣвернымъ портамъ.

Бѣлое море.

Порты.		1850 г. Число судовъ и ластовъ.	1850 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1851 г. Число судовъ и ластовъ.	1851 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1852 г. Число судовъ и ластовъ.	1852 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1853 г. Число судовъ и ластовъ.	1853 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1854 г. Число судовъ и ластовъ.	1854 г. Въ т. ч. россійскихъ.
Приходъ по всѣмъ портамъ	судовъ.	547	143	721	158	827	103	811	86	685	46
	ластовъ.	56.052	5.129	41.104	3.923	64.454	5.175	62.486	3.744	43.766	998
въ томъ числѣ:											
Архангельскъ		511	139	682	147	787	100	775	83	662	45
		52.221	4.739	36.390	3.302	59.146	4.931	57.000	3.617	40.411	984
Онега		36	4	39	11	40	3	36	3	23	1
		3.331	300	4.714	621	4.073	244	5.486	127	3.355	14
Сумы		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кемь		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1855 г. Число судовъ и ластовъ.	1855 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1856 г. Число судовъ и ластовъ.	1856 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1857 г. Число судовъ и ластовъ.	1857 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1858 г. Число судовъ и ластовъ.	1858 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1859 г. Число судовъ и ластовъ.	1859 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1860 г. Число судовъ и ластовъ.	1860 г. Въ т. ч. россійскихъ.		Порты.
70	7	843	92	779	115	536	112	806	3	697	3	суд.	Приходъ по всѣмъ порт.
5.270	302	71.532	2.643	63.864	3.740	47.358	3.876	64.251	92	54.432	202	ласт.	
													въ томъ числѣ.
70	7	790	88	725	86	473	83	747	—	631	—		Архангельскъ.
5.270	302	63.498	2.557	58.740	2.839	40.883	2.705	57.008	—	48.507	—		
—	—	53	4	34	9	41	7	45	3	44	3		Онега.
—	—	8.034	86	4.380	163	5.533	229	5.787	92	5.101	202		
—	—	—	—	8	8	8	8	3	—	9	—		Сумы.
—	—	—	—	226	226	332	332	76	—	308	—		
—	—	—	—	9	9	13	13	10	—	12	—		Кемь.
—	—	—	—	304	304	549	549	379	—	475	—		

Балтійское море.

Порты.		1850 г. Число судовъ и ластовъ.	1850 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1851 г. Число судовъ и ластовъ.	1851 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1852 г. Число судовъ и ластовъ.	1852 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1853 г. Число судовъ и ластовъ.	1853 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1854 г. Число судовъ и ластовъ.	1854 г. Въ т. ч. россійскихъ.
Приходъ по всѣмъ портамъ	судовъ	3.423	498	3.790	361	3.627	373	4.556	426	473	75
	ластовъ.	317.001	42.324	304.025	37.271	310.478	35.505	345.976	37.213	25.287	5.443
въ томъ числѣ:											
Петербургъ-Кронштадтъ		1.594	176	1.645	127	1.623	121	1.921	105	17	3
		149.794	18.192	158.970	18.711	159.416	17.842	178.774	12.748	1.786	344
Нарва		125	3	132	3	123	3	108	4	3	3
		12.495	147	11.500	291	8.091	228	7.326	207	208	208
Ревель		116	55	77	26	111	40	95	29	84	13
		7.311	3.564	4.074	1.425	6.017	2.097	5.323	1.690	5.066	838
Гапсаль		4	1	2	—	4	1	4	1	3	3
		317	65	137	—	190	54	264	42	38	38
Перновъ		67	12	70	11	72	16	83	16	18	—
		4.926	704	5.399	813	6.731	1.129	6.777	1.136	1.042	—
Рига		1.229	146	1.551	149	1.414	138	1.962	185	158	12
		125.817	12.576	109.379	13.019	110.635	11.242	127.443	15.904	8.091	1.173
Виндава		78	13	78	11	90	13	115	23	41	4
		3.937	1.060	3.683	664	4.022	673	5.975	1.331	1.798	218
Либава		190	87	212	31	165	36	234	60	127	34
		11.157	5.780	9.820	2.283	6.880	2.050	11.824	3.992	6.349	2.504

1855 г. Число судовъ и ластовъ.	1855 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1856 г. Число судовъ и ластовъ.	1856 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1857 г. Число судовъ и ластовъ.	1857 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1858 г. Число судовъ и ластовъ.	1858 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1859 г. Число судовъ и ластовъ.	1859 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1860 г. Число судовъ и ластовъ.	1860 г. Въ т. ч. россійскихъ.		Порты.
92	11	5.881	271	4.680	260	4.325	227	4.988	247	5.188	137	суд.	Приходъ по всѣмъ порт.
5.331	577	438.033	21.821	395.257	23.321	388.602	22.521	457.391	22.582	457.625	12.750	ласт.	
													въ томъ числѣ:
—	—	3.376	97	2.320	81	2.129	62	2.387	6	2.124	5		Петерб.-Кронш̆т.
—	—	260.002	9.618	228.374	9.201	226.981	9.120	257.235	965	227.741	476		
-	—	101	3	154	1	205	2	175	37	222	29		Нарва.
—	—	10.630	153	14.217	49	19.414	144	16.113	4.040	17.966	3.558		
49	2	120	20	125	17	99	24	125	9	117	8		Ревель.
3.332	64	8.007	957	6.614	1.008	6.529	1.040	7.935	713	8.093	644		
1	—	5	2	8	—	5	1	13	—	16	3		Гапсаль.
29	—	167	77	467	—	226	12	863	—	1.218	192		
—	—	92	8	84	12	81	4	103	11	143	4		Перновъ.
—	—	6.832	565	6.297	946	5.333	396	7.403	706	10.701	403		
11	1	1.925	78	1.709	70	1.483	70	1.785	159	2.030	76		Рига.
627	134	140.212	7.350	123.621	6.969	111.562	7.164	140.942	14.740	159.880	6.521		
5	1	93	5	106	14	97	11	134	8	206	4		Виндава.
266	80	4.174	279	5.739	986	5.783	657	8.021	530	12.884	330		
22	6	124	43	133	57	193	50	228	12	288	3		Либава.
952	249	5.999	2.376	7.612	3.839	10.044	2.837	10.622	622	15.761	79		

Порты.	1861 г.		1862 г.		1863 г.		1864 г.		1865 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.
Бѣлое море.										
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ.	**811**	**262**	**807**	**235**	**636**	**259**	**808**	**292**	**906**	**459**
ластовъ.	**58.904**	**6.828**	**61.225**	**5.727**	**49.155**	**7.380**	**69.215**	**7.489**	**68.238**	**11.609**
Въ томъ числѣ:										
Архангельскъ	729	209	740	198	537	193	702	230	805	407
	51.929	5.325	54.136	4.054	41.074	5.737	59.332	6.055	57.574	10.606
Онега	50	21	47	17	62	29	76	32	72	34
	5.789	317	6.391	375	7.041	603	9.054	605	9.536	605
Сумы	19	19	8	8	25	25	11	11	10	8
	566	566	263	263	703	703	379	379	298	223
Кемь	9	9	7	7	5	5	9	9	10	9
	431	431	309	309	151	151	230	230	775	655
Балтійское море.										
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ.	**4.807**	**444**	**4.504**	**399**	**4.830**	**371**	**4.709**	**517**	**5.119**	**390**
ластовъ.	**438.161**	**45.295**	**433.926**	**39.044**	**433.162**	**38.302**	**471.589**	**50.881**	**538.705**	**40.154**
Въ томъ числѣ:										
Петербургъ-Кронштадтъ	2.146	139	1.973	111	2.264	88	1.912	86	1.936	75
	236.304	16.721	204.139	11.628	230.000	11.090	235.884	8.386	255.917	8.377
Нарва	234	4	209	6	199	3	125	5	180	4
	21.102	665	18.981	333	13.800	273	10.490	377	17.346	323
Ревель	94	28	98	26	111	32	95	40	65	24
	6.058	2.404	6.643	2.364	926	2.779	7.504	3.081	5.664	2.031
Гапсаль	14	5	5	2	12	3	17	6	3	1
	864	343	323	177	652	194	1.178	467	257	176
Перновъ	134	15	95	10	105	9	96	16	99	10
	9.064	1.657	7.252	881	8.312	779	7.798	1.734	8.830	1.068
Рига	1.721	138	1.627	116	1.638	133	1.867	206	2.186	84
	135.035	14.515	163.234	13.959	140.209	15.295	165.006	24.380	195.524	10.803
Виндава	178	29	253	28	279	37	323	65	471	25
	11.779	2.483	18.102	2.287	20.696	3.135	24.623	4.527	43.204	1.483
Либава	239	80	215	93	182	60	220	81	146	50
	14.547	5.806	13.185	6.848	9.417	4.334	14.128	6.787	9.705	4.282

Порты.	1866 г.		1867 г.		1868 г.		1869 г.		1870 г.		1871 г.		Порты.
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	
Бѣлое море.													
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ.	**868**	**326**	**841**	**331**	**930**	**314**	**938**	**304**	**851**	**331**	**914**	**328**	суд. **Приходъ по всѣмъ порт.**
ластовъ.	**73.186**	**10.388**	**70.069**	**7.291**	**79.809**	**8.039**	**82.732**	**7.210**	**79.642**	**9.107**	**93.319**	**10.036**	ласт.
Въ томъ числѣ:													въ томъ числѣ:
Архангельскъ	754	255	723	251	802	212	825	241	742	269	790	262	Архангельскъ.
	60.004	8.686	60.396	5.805	66.427	6.550	69.067	5.532	67.626	7.440	76.112	8.231	
Онега	93	50	71	30	90	34	88	39	75	31	84	36	Онега.
	11.526	945	8.774	587	13.631	738	12.221	808	10.345	740	13.045	886	
Сумы	13	13	15	15	6	6	10	10	9	9	14	14	Сумы.
	546	546	574	574	335	335	457	457	329	329	426	426	
Кемь	7	7	7	7	5	5	6	6	4	4	4	4	Кемь.
	201	201	164	164	202	202	223	223	185	185	169	169	
Балтійское море.													
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ.	**5.838**	**408**	**5.768**	**434**	**5.462**	**427**	**5.946**	**545**	**6.015**	**514**	**6.225**	**660**	суд. **Приходъ по всѣмъ порт.**
ластовъ.	**616.782**	**42.655**	**607.609**	**46.116**	**571.112**	**44.404**	**662.714**	**56.966**	**727.284**	**63.146**	**824.384**	**72.675**	ласт.
Въ томъ числѣ:													въ томъ числѣ:
Петербургъ-Кронштадтъ	2.702	99	2.841	130	2.747	124	2.912	180	2.661	193	2.618	218	Петерб.-Кроншт.
	333.281	11.616	345.529	15.793	337.660	13.350	372.483	20.928	382.603	22.490	402.673	25.888	
Нарва	157	3	173	2	179	3	156	1	189	4	129	6	Нарва.
	16.599	418	16.121	235	16.872	222	16.473	76	19.063	351	15.427	1.014	
Ревель	68	6	107	22	110	21	125	37	188	53	274	87	Ревель.
	5.215	1.903	11.815	2.127	11.909	2.290	13.896	3.992	19.751	5.440	45.474	9.727	
Гапсаль	3	1	8	1	5	2	21	7	30	22	14	4	Гапсаль.
	133	62	413	35	320	56	1.328	117	853	322	891	250	
Перновъ	120	13	138	14	123	14	91	11	168	15	173	17	Перновъ.
	8.083	860	10.422	865	8.854	931	6.123	733	13.127	963	15.505	1.303	
Рига	2.215	143	1.937	122	1.801	135	2.097	157	2.277	187	2.401	172	Рига.
	207.257	17.450	177.840	11.319	150.861	16.079	205.457	18.708	247.029	21.139	286.134	21.142	
Виндава	400	48	358	49	337	63	347	67	275	58	338	65	Виндава.
	33.175	7.907	30.294	3,957	28.209	5.247	33.979	5.153	24.012	4.582	30.589	4.729	
Либава	146	67	164	81	144	56	166	69	202	75	220	79	Либава.
	10.161	6.142	12.459	8.128	9.040	5.617	11.300	6.715	17.821	7.305	18.783	7.855	

Порты.	1872 г.		1873 г.		1874 г.		1875 г.		1876 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.
Б ѣ л о е										
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	701 75.190	307 10.937	818 79.958	354 11.070	947 103.481	333 10.125	888 103.461	336 12.157	933 103.126	400 17.788
въ томъ числѣ:										
Архангельскъ	595 58.758	262 9.765	696 66.426	289 8.570	797 83.547	268 7.454	750 84.805	272 9.127	773 87.783	286 12.709
Онега	78 12 985	24 509	56 7.350	26 1.148	67 11.476	23 568	72 11.368	26 1.120	52 8.433	23 1.008
Сумы	7 293	7 293	10 356	10 356	4 213	4 213	7 369	7 369	7 333	7 333
Кемь	3 170	3 170	1 67	1 67	3 194	3 194	5 356	5 356	5 173	5 173
Б а л т і й с										
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	5.710 729.346	662 74.614	7.282 1046391	689 79.627	7.974 1199849	645 75.772	6.262 1046425	562 73.649	7.379 1263253	811 99.869
въ томъ числѣ:										
Петербургъ-Кронштадтъ	2.276 327.788	169 22.079	2.267 454.266	141 20.732	2.857 501.760	152 22.717	2.394 448.620	145 23.824	2.803 557.008	169 24.870
Нарва	196 23.652	7 1.488	169 17.584	14 1.551	230 26.661	6 803	197 21.176	5 868	174 20.574	7 1.100
Ревель	330 54.870	98 11.049	321 66.046	60 6.847	513 119.736	70 10.656	434 119.929	61 8.266	556 114.668	80 9.361
Гапсаль	12 469	11 438	22 994	9 276	29 951	23 635	12 709	8 322	8 743	3 311
Перновъ	216 17.046	15 1.170	243 20.233	22 1.958	290 24.342	15 1.286	227 22.101	17 1.978	217 22.202	15 1.442
Рига	2.048 251.219	189 22.730	2.987 416.368	257 32.444	3.126 458.830	215 25.901	2.187 354.158	152 21.239	2.613 446.754	296 39.201
Виндава	276 24.721	72 5.312	338 27.144	72 5.565	308 22.894	70 4.835	239 19.648	67 4.928	283 21.975	64 4.736
Либава	310 24.011	83 8.372	458 36.059	88 8.478	536 39.588	70 6.818	452 43.529	70 8.295	522 57.149	117 13.307

1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.		1882 г.		Порты.
Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	
												м о р е.
927 118.125	310 13.641	781 97.445	282 12.046	840 102.315	315 12.982	882 106.038	335 15.777	763 87.465	307 11.164	757 90.163	315 12.510	суд. лист.} Приходъ по всѣмъ порт.
												въ томъ числѣ:
896 97.235	268 11.980	632 74.701	220 8.303	730 85.922	269 11.365	757 87.730	281 12.532	649 70.119	270 9.063	627 68.571	267 10.278	Архангельскъ.
71 12.570	19 751	71 10.909	30 1.265	67 11.080	26 671	63 8.853	25 858	53 8.376	20 573	63 8.834	29 722	Онега.
3 149	3 149	5 302	5 302	4 193	4 193	6 189	6 189	3 80	3 80	— —	— —	Сумы.
4 197	4 197	7 377	7 377	2 180	2 180	3 199	3 199	2 148	2 148	2 160	2 160	Кемь.
												к о е м о р е.
9.009 1606202	966 125438	8.133 1380536	845 109038	8.378 1493668	836 113268	8.240 1421798	826 115641	6.209 1143570	728 93.894	7.014 1346762	732 97.412	суд. лист.} Приходъ по всѣмъ порт.
												въ томъ числѣ:
3.158 666.180	187 35.106	2.638 476.088	153 25.425	2.738 587.420	217 29.403	2.860 572.041	208 30.814	1.904 420.855	180 25.248	2.195 503.275	227 30.692	Петербургъ-Кронштадтъ.
143 16.660	7 562	144 15.809	4 534	107 12.235	6 616	116 26.925	7 2.196	126 13.197	7 630	112 11.717	4 607	Нарва.
643 140.112	99 11.365	724 102.794	93 11.908	857 209.414	74 11.693	706 175.120	61 9.860	579 141.870	49 8.957	589 145.722	60 9.905	Ревель.
14 615	5 123	14 972	4 285	5 506	— —	10 629	1 9	4 496	— —	3 330	2 262	Гапсаль.
271 27.717	18 1.942	216 22.420	15 1.306	189 21.380	13 1.273	171 18.421	12 1.277	152 15.279	11 1.133	139 15.040	11 1.224	Перновъ.
3.468 622.790	373 48.669	2.936 511.743	382 49.929	2.681 467.136	342 48.668	2.806 458.351	372 52.849	2.247 403.407	313 39.522	2.347 453.103	249 38.240	Рига.
322 27.881	88 7.055	208 18.728	51 4.402	186 14.643	66 5.942	220 20.172	66 7.109	161 13.972	71 7.004	151 14.506	62 6.381	Виндава.
867 87.635	149 16.712	1.174 120.918	122 12.842	1.531 167.921	89 11.845	1.261 136.779	75 9.240	974 125.813	76 9.004	1.409 194.281	95 8.638	Либава.

Приходъ судовъ по сѣвернымъ портамъ.

Порты.	1883 г. Число судовъ и ластовъ.	1883 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	1884 г. Число судовъ и ластовъ.	1884 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	1885 г. Число судовъ и ластовъ.	1885 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	1886 г. Число судовъ и ластовъ.	1886 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	1887 г. Число судовъ и ластовъ.	1887 г. Въ т. ч. россій-скихъ.
Бѣлое										
Приходъ по всѣмъ портамъ — судовъ	712	292	638	252	627	287	647	315	655	321
Приходъ по всѣмъ портамъ — ластовъ	84.536	11.024	88.227	10.788	84.400	13.237	82.175	14.328	85.102	16.858
въ томъ числѣ:										
Архангельскъ	561	222	509	214	500	246	513	270	554	285
	66.238	8.406	66.831	8.742	64.132	11.333	60.720	11.845	67.536	14.222
Онега	68	28	53	19	57	22	69	30	57	24
	9.304	983	7.431	506	7.665	597	9.348	1.391	8.430	1.389
Сумы	32	32	5	5	3	3	1	1	2	2
	1.127	1.127	202	202	147	147	20	20	80	80
Кемь	1	1	2	2	—	—	—	—	—	—
	34	34	40	40	—	—	—	—	—	—
Балтійс										
Приходъ по всѣмъ портамъ — судовъ	6.984	690	6.532	649	5.833	614	5.379	641	6.424	722
Приходъ по всѣмъ портамъ — ластовъ	1467657	86.064	1362483	87.302	1260353	85.397	1196853	92.803	1464688	105.845
въ томъ числѣ:										
Петербургъ-Кронштадтъ	1.955	103	1.930	93	1.747	112	1.892	188	2.001	207
	525.983	14.365	506.419	15.991	472.364	19.321	507.798	31.464	530.434	33.425
Нарва	127	8	116	13	92	5	86	6	94	9
	14.125	700	14.202	1.707	12.856	480	11.070	566	14.849	1.530
Ревель	585	41	591	46	429	29	484	50	626	58
	182.170	6.734	161.669	8.120	118.102	5.652	125.246	9.507	182.013	11.343
Гапсаль	3	—	4	1	—	—	4	—	5	—
	412	—	489	158	—	—	157	—	193	—
Перновъ	146	17	131	17	101	11	63	9	93	14
	16.228	1.680	16.795	1.545	15.460	1.000	10.667	805	14.410	1.290
Рига	2.340	327	2.122	334	1.947	315	1.696	245	2.080	289
	454.898	41.393	405.243	45.000	403.102	44.052	354.297	35.616	462.157	44.760
Виндава	158	—	137	58	136	73	138	68	154	61
	18.211	—	13.613	6.180	14.987	7.522	16.761	7.366	16.739	5.074
Либава	1.573	96	1.416	46	1.292	30	938	37	1.285	55
	264.287	9.602	236.993	4.817	208.850	3.060	161.087	4.023	229.100	6.590

1888 г. Число судовъ и ластовъ.	1888 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	1889 г. Число судовъ и ластовъ.	1889 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	1890 г. Число судовъ и ластовъ.	1890 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	1891 г. Число судовъ и ластовъ.	1891 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	1892 г. Число судовъ и ластовъ.	1892 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	1893 г. Число судовъ и ластовъ.	1893 г. Въ т. ч. россій-скихъ.	Порты.
море.												
688	302	631	284	596	300	642	253	594	231	609	228	суд. — Приходъ по всѣмъ порт.
98.846	12.950	103.399	10.214	83.029	10.779	112.545	10.135	105.970	9.549	111.136	10.206	ласт. — Приходъ по всѣмъ порт.
												въ томъ числѣ:
586	272	521	250	497	274	552	227	484	212	507	213	Архангельскъ.
79.740	11.801	78.060	9.007	61.893	9.797	90.573	9.076	80.285	8.680	86.335	9.647	
54	18	53	15	42	12	27	14	25	11	18	9	Онега.
8.920	540	12.344	643	6.009	362	3.699	313	3.978	475	3.232	225	
2	2	6	6	3	3	2	2	2	2	—	—	Сумы.
129	129	170	170	59	59	65	65	70	70	—	—	
—	—	7	—	13	—	14	—	26	—	30	—	Кемь.
—	—	2.512	—	3.672	—	5.835	—	7.218	—	8.795	—	
кое море.												
6.965	821	6.331	773	5.638	642	5.650	728	4.564	720	4.823	646	суд. — Приходъ по всѣмъ порт.
1633087	117024	1533624	116259	1397113	106174	1442654	112684	1275664	121750	1397658	116207	ласт. — Приходъ по всѣмъ порт.
												въ томъ числѣ:
1.806	94	1.755	204	1.565	217	1.568	200	1.490	217	1.744	207	Петербургъ-Кронштадтъ.
525.913	31.128	527.904	36.020	487.892	40 865	406.952	39.643	511.964	45.783	593.357	43.640	
92	11	107	14	101	13	103	17	101	15	102	12	Нарва.
16.251	1.782	18.092	1.706	18.659	2.264	21.456	2.507	21.661	2.630	24.182	1.483	
499	62	429	45	451	43	396	46	321	80	277	60	Ревель
146.079	9.780	128.275	6.915	132.114	7.624	120.902	7.307	88.593	13.763	89.056	12.471	
1	—	2	—	4	1	7	2	3	1	3	1	Гапсаль.
15	—	138	—	188	10	174	20	44	12	42	12	
99	9	99	11	98	10	66	7	72	6	59	9	Перновъ.
16.341	836	18.419	1.094	20.587	1.125	15.340	541	16.915	359	13.840	653	
2.247	317	2.051	300	1.764	225	1.849	255	1.421	241	1.380	236	Рига.
520.085	46.239	495.511	42.508	436.250	34.815	462.652	37.695	404.481	37.653	397.153	39.365	
209	98	206	85	190	59	233	83	214	63	169	47	Виндава.
24.048	8.589	25.629	7.802	26.816	6.111	29.342	7.900	32.873	6.283	29.329	4.740	
1.896	104	1.604	96	1.400	57	1.332	90	840	72	1.007	48	Либава.
301.031	15.904	306.990	18.286	266.033	10.778	281 421	14.142	183.997	12.525	240.593	10.518	

Приходъ судовъ по южнымъ портамъ.

Черное и Азовское моря.

Порты.	1850 г.		1851 г.		1852 г.		1853 г.		1854 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ. / ластовъ	2.590 243.622	624 27.775	2.585 224.824	298 28.486	3.929 405.877	392 43.288	5.384 579.483	394 47.280	1.183 151.478	12 908
въ томъ числѣ:										
Рени	61 3.947	11 903	63 3.085	27 682	115 7.530	25 766	168 12.206	29 1.236	20 2.045	— —
Измаилъ	212 17.277	21 1.689	356 30.879	37 3.340	359 30.655	21 2.079	480 35.860	31 2.876	68 5.549	6 356
Одесса	801 115.103	100 15.617	754 96.426	125 11.540	1.312 170.497	158 16.044	2.169 263.968	161 20.558	552 71.076	5 520
Николаевъ	117 1.668	2 296	120 1.346	— —	154 1.540	3 30	107 1.070	— —	— —	— —
Евпаторія	26 2.163	4 499	21 1.208	11 1.003	34 3.499	5 700	81 10.429	8 1.051	23 2.772	— —
Севастополь	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Феодосія	91 10.924	15 2.276	52 6.127	7 861	94 11.845	8 1.410	100 13.450	13 2.137	20 3.039	— —
Керчь	89 11.073	28 2.824	48 6.892	5 722	137 18.420	28 4.034	219 30.867	36 4.060	283 39.281	— —
Бердянскъ	86 11.183	16 2.707	104 13.688	11 1.790	305 40.945	27 4.001	516 59.402	14 2.054	59 7.310	— —
Маріуполь	60 8.078	6 797	59 7.506	7 757	145 19.471	17 2.450	309 42.214	12 1.654	47 6.502	— —
Таганрогъ	447 52.086	75 9.139	416 48.561	50 6.665	780 93.365	77 10.004	926 106.438	86 10.347	104 12.626	— —
Ростовъ на Дону	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Анапа	5 110	— —	17 180	4 38	16 300	1 10	6 60	1 10	— —	— —
Новороссійскъ	54 1.957	7 400	64 1.874	— —	71 1.341	11 206	29 290	— —	— —	— —
Сухумъ-Кале	237 2.748	1 10	235 2.410	4 100	186 2.676	1 15	68 660	— —	5 406	2 23
Поти	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Батумъ	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

Порты.	1855 г.		1856 г.		1857 г.		1858 г.		1859 г.		1860 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.
суд. / ласт. } Приходъ по всѣмъ порт.	489 37.026	—	3.683 402.053	114 3.785	3.039 395.326	128 11.579	3.649 436.936	230 29.867	4.426 520.381	592 49.164	4.595 526.166	519 59.768
въ томъ числѣ:												
Рени.	140 11.114	— —	44 4.037	1 72	4 527	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Измаилъ.	346 25.742	— —	572 13.353	77 770	37 1.006	8 112	— —	— —	— —	—	— —	— —
Одесса.	3 170	— —	1.017 156.503	13 1.559	1.228 210.766	49 8.034	1.247 218.013	90 17.017	1.477 243.898	34 5.134	1.191 196.070	3 570
Николаевъ.	— —	— —	11 2.624	— —	1 81	1 81	1 248	— —	— —	19 190	— —	— —
Евпаторія.	— —	— —	34 3.541	1 150	31 5.314	5 731	44 3.300	4 461	38 3.501	8 625	396 38.564	47 4.840
Севастополь.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	161 16.378	20 2.503
Феодосія.	— —	— —	60 4.358	2 108	38 2.020	3 64	75 5.836	9 737	104 10.028	10 178	212 19.502	53 7.852
Керчь.	— —	— —	70 5.809	2 44	113 11.270	8 257	129 11.209	24 1.026	233 27.324	72 8.574	255 29.964	69 8.117
Бердянскъ.	— —	— —	305 37.039	3 91	276 33.677	2 59	403 50.158	9 1.149	372 42.163	55 4.955	342 43.482	39 4.831
Маріуполь.	— —	— —	183 27.050	1 82	90 11.517	4 335	126 20.381	2 328	176 25.495	36 4.683	170 27.113	30 4.640
Таганрогъ.	— —	— —	1.130 139.637	10 869	869 118.551	14 1.070	843 107.246	26 1.717	1.148 137.042	113 15.192	989 116.724	81 10.806
Ростовъ на Дону.	— —	— —	2 24	— —	7 100	6 87	31 547	3 229	79 617	28 305	56 527	31 287
Анапа.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	38 406	6 68	33 359	2 30	14 145	— —
Новороссійскъ.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Сухумъ-Кале.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	220 6.836	25 3.242	164 5.271	63 640	193 13.518	27 8.301
Поти.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Батумъ	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

Каспійское море.

Порты.	1850 г.		1851 г.		1852 г.		1853 г.		1854 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ / ластовъ.	220 9.698	220 9.698	227 9.443	202 8.982	272 9.826	257 9.630	169 5.737	151 5.395	181 6.243	164 5.993
въ томъ числѣ:										
Астара	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Ленкорань	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Баку	153 4.920	153 4.920	169 5.128	144 4.667	230 6.561	215 6.335	128 3.238	110 2.896	132 3.013	115 3.303
Астрахань	67 4.778	67 4.778	58 4.315	58 4.815	42 3.265	42 3.265	41 2.499	41 2.499	49 2.630	49 2.630

Порты.	1855 г.		1856 г.		1857 г.		1858 г.		1859 г.		1860 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.
суд. / ласт. } Приходъ по всѣмъ порт.	302 11.175	294 11.055	569 25.786	480 20.891	340 12.966	277 10.358	431 15.196	391 14.646	493 19.533	138 4.640	559 25.279	205 8.422
въ томъ числѣ:												
Астара.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Ленкорань.	— —	— —	58 1.685	46 1.514	28 291	7 77	52 674	39 544	27 327	2 20	74 2.646	42 1.812
Баку.	233 7.369	225 7.249	323 12.224	307 11.969	214 6.090	210 6.915	168 5.639	160 5.100	288 11.306	94 4.158	313 13.942	89 3.777
Астрахань.	69 3.806	69 3.806	126 9.293	77 5.038	75 4.780	47 2.598	122 6.487	122 6.487	77 4.160	— —	76 4.215	11 661

Порты.	1861 г. Число судовъ и ластовъ.	1861 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1862 г. Число судовъ и ластовъ.	1862 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1863 г. Число судовъ и ластовъ.	1863 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1864 г. Число судовъ и ластовъ.	1864 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1865 г. Число судовъ и ластовъ.	1865 г. Въ т. ч. россійскихъ.
Черное и Азовское моря.										
Приходъ по всѣмъ портамъ — судовъ	**4.398**	**541**	**4.160**	**589**	**3.747**	**654**	**4.607**	**861**	**4.970**	**808**
Приходъ по всѣмъ портамъ — ластовъ	**499.466**	**87.719**	**429.297**	**78.764**	**371.731**	**81.113**	**608.593**	**104.856**	**654.459**	**116.702**
въ томъ числѣ:										
Рени	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Измаилъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Одесса	1.290	222	1.066	208	992	215	1.432	225	1.362	253
	217.675	47.645	177.709	43.625	166.370	44.113	266.307	58.580	291.605	72.548
Николаевъ	—	—	9	—	21	2	89	12	219	13
	—	—	1.055	—	2.822	150	14.597	1.880	33.543	2.909
Евпаторія	155	12	66	12	33	10	36	16	63	15
	19.208	1.709	5.489	1.258	2.588	1.231	3.557	776	3.409	1.042
Севастополь	69	5	49	12	16	4	30	14	37	5
	8.569	1.307	6.190	2.499	2.672	1.094	5.197	3.243	4.061	1.993
Θеодосія	80	6	37	8	29	6	55	6	63	2
	6.853	507	2.109	707	969	95	1.592	472	2.475	313
Керчь	200	58	149	71	138	69	340	106	383	60
	18.942	5.652	12.961	5.790	10.509	5.780	17.682	6.213	11.367	2.554
Бердянскъ	334	7	233	9	195	17	178	13	235	13
	43.568	757	27.355	817	21.107	1.470	19.894	1.330	30.355	1.777
Маріуполь	213	16	179	17	104	20	189	21	171	26
	32.071	3.065	25.690	2.436	14.697	3.365	25.659	2.744	25.220	4.609
Таганрогъ	887	76	1.067	104	898	87	832	99	775	63
	115.036	8.680	133.556	10.102	110.315	8.027	102.940	9.395	95.901	6.556
Ростовъ на Дону	23	—	29	1	20	—	22	9	14	7
	230	—	394	83	216	—	380	180	297	210
Анапа	32	5	90	12	98	17	145	50	80	25
	348	65	917	119	985	165	3.218	1.737	2.253	687
Новороссійскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сухумъ-Кале	251	31	225	17	163	14	218	44	292	30
	11.069	6.649	5.897	2.816	4.555	2.307	8.681	4.804	8.252	5.076
Поти	467	86	443	95	517	156	451	199	627	245
	15.598	10.150	15.911	7.153	20.215	12.390	18.447	12.178	20.297	14.156
Батумъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Каспійское море										
Приходъ по всѣмъ портамъ — ластовъ	**618**	**587**	**620**	**588**	**680**	**606**	**625**	**586**	**653**	**615**
Приходъ по всѣмъ портамъ — судовъ	**27.572**	**27.313**	**30.216**	**29.949**	**32.149**	**31.535**	**32.678**	**32.283**	**36.784**	**36.650**
въ томъ числѣ:										
Астара	54	54	57	57	47	47	55	55	51	51
	4.138	4.138	4.496	4.496	4.490	4.490	5.046	5.046	5.043	5.043
Ленкорань	95	87	72	62	87	69	77	68	105	94
	4.446	4.382	3.909	3.856	4.523	4.427	4.194	4.048	4.559	4.503
Баку	314	312	336	331	351	345	305	297	293	292
	12.987	12.946	16.436	10.341	16.833	10.754	16.575	16.480	15.135	15.129
Астрахань	68	68	93	93	99	99	102	102	130	130
	4.141	4.141	4.399	4.399	4 749	4.749	5.073	5.072	10.500	10.500

1866 г. Число судовъ и ластовъ.	1866 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1867 г. Число судовъ и ластовъ.	1867 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1868 г. Число судовъ и ластовъ.	1868 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1869 г. Число судовъ и ластовъ.	1869 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1870 г. Число судовъ и ластовъ.	1870 г. Въ т. ч. россійскихъ.	1871 г. Число судовъ и ластовъ.	1871 г. Въ т. ч. россійскихъ.	Порты.
												Черное и Азовское моря.
5.487	**807**	**5.864**	**741**	**5,175**	**775**	**5.073**	**898**	**6.625**	**783**	**6.573**	**842**	суд. — Приходъ по всѣмъ порт.
610.530	**118.094**	**752.361**	**128.840**	**730.752**	**138.707**	**854.338**	**158.137**	**987.093**	**147.986**	**1.032.659**	**169.166**	ласт. — Приходъ по всѣмъ порт.
												въ томъ числѣ:
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рени.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Измаилъ.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1.366	257	1.380	280	919	235	941	251	1.632	250	1 602	261	Одесса.
291.963	71.938	320.333	81.331	244.409	75.549	237.252	77.602	423 452	87.027	461.023	91.427	
192	18	268	18	135	7	113	8	165	9	226	20	Николаевъ.
35.498	3.028	55.623	3.783	28.092	1.468	21.398	1.216	32.020	2.195	47 220	4.032	
276	20	323	10	96	12	58	17	57	16	62	13	Евпаторія.
6.777	1.011	7.723	623	4.052	1.298	3.620	1.373	3.206	625	3.774	727	
26	5	39	8	27	7	41	9	41	14	26	12	Севастополь.
2.184	608	3.695	2.215	4.323	1.820	5.370	2.680	7.655	4.899	3.639	1.602	
63	4	63	3	54	3	27	4	35	6	50	5	Θеодосія.
5.162	148	4.998	73	5.531	52	2.651	245	4.211	631	5.168	576	
468	41	346	27	245	38	221	38	234	41	264	45	Керчь.
17.357	6.943	11.334	2.547	21.870	6.680	21.162	5.308	17.516	2.819	20.203	3.846	
321	11	540	18	602	17	393	21	777	12	718	14	Бердянскъ.
43.374	1.260	80.032	2.357	96.907	2.751	53.419	2.343	116.080	1.392	113.965	1.552	
142	24	218	26	331	36	268	45	348	41	273	42	Маріуполь.
20.812	3.903	38.609	5.550	60.273	6.089	48.344	9.178	64 021	9.100	52.555	8.995	
1.054	91	1.095	67	1.367	89	1.256	119	1.781	102	1.604	82	Таганрогъ.
134.034	9.401	158.069	8.077	205.335	13.273	181.085	17.775	250.157	12.578	245.640	11.163	
46	26	25	2	52	1	56	10	87	7	98	6	Ростовъ на Дону.
888	616	355	73	629	20	799	250	1.662	152	1.657	283	
49	4	43	4	28	1	109	20	95	18	57	8	Анапа.
997	122	462	33	294	9	1.287	369	1.505	380	773	94	
—	—	42	3	17	7	37	5	25	2	26	4	Новороссійскъ.
—	—	453	60	180	77	426	53	312	34	311	88	
216	26	217	32	136	42	182	36	159	20	177	40	Сухумъ-Кале.
8.233	4.789	9.519	6.731	8.030	7.184	9.360	7.015	6.943	5.287	12.988	11.498	
717	248	585	218	543	258	708	281	497	208	652	265	Поти.
26.761	11.995	25.626	13.371	26.398	20.270	46.758	31.289	28.659	18.652	34.780	28.881	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Батумъ.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
												Каспійское море
848	**787**	**829**	**776**	**794**	**723**	**824**	**765**	**659**	**590**	**752**	**622**	суд. — Приходъ по всѣмъ порт.
50.772	**50.347**	**68.502**	**68.071**	**58.224**	**57.671**	**68.910**	**68.426**	**44.882**	**44.324**	**46.505**	**45.422**	ласт. — Приходъ по всѣмъ порт.
												въ томъ числѣ:
82	81	83	81	80	79	75	70	89	87	78	74	Астара.
8.246	8.241	12.191	12.181	11.035	11.029	8 136	8.105	9.801	9.789	9.235	9 208	
125	118	92	89	55	54	82	91	105	93	135	105	Ленкорань.
7.195	7.161	9.271	9.255	5 291	5.285	13.305	13.246	9.195	9 107	8.005	7.833	
346	341	386	386	348	348	374	366	198	196	228	221	Баку.
21.091	21.046	28.959	28.959	24.371	24.371	28.501	28.424	11.194	11.169	14.950	14.816	
179	179	171	171	172	172	186	186	177	177	148	148	Астрахань.
12.805	12.805	16.434	16.434	15.617	15.617	17.424	17.424	13.408	13.408	12.057	12.057	

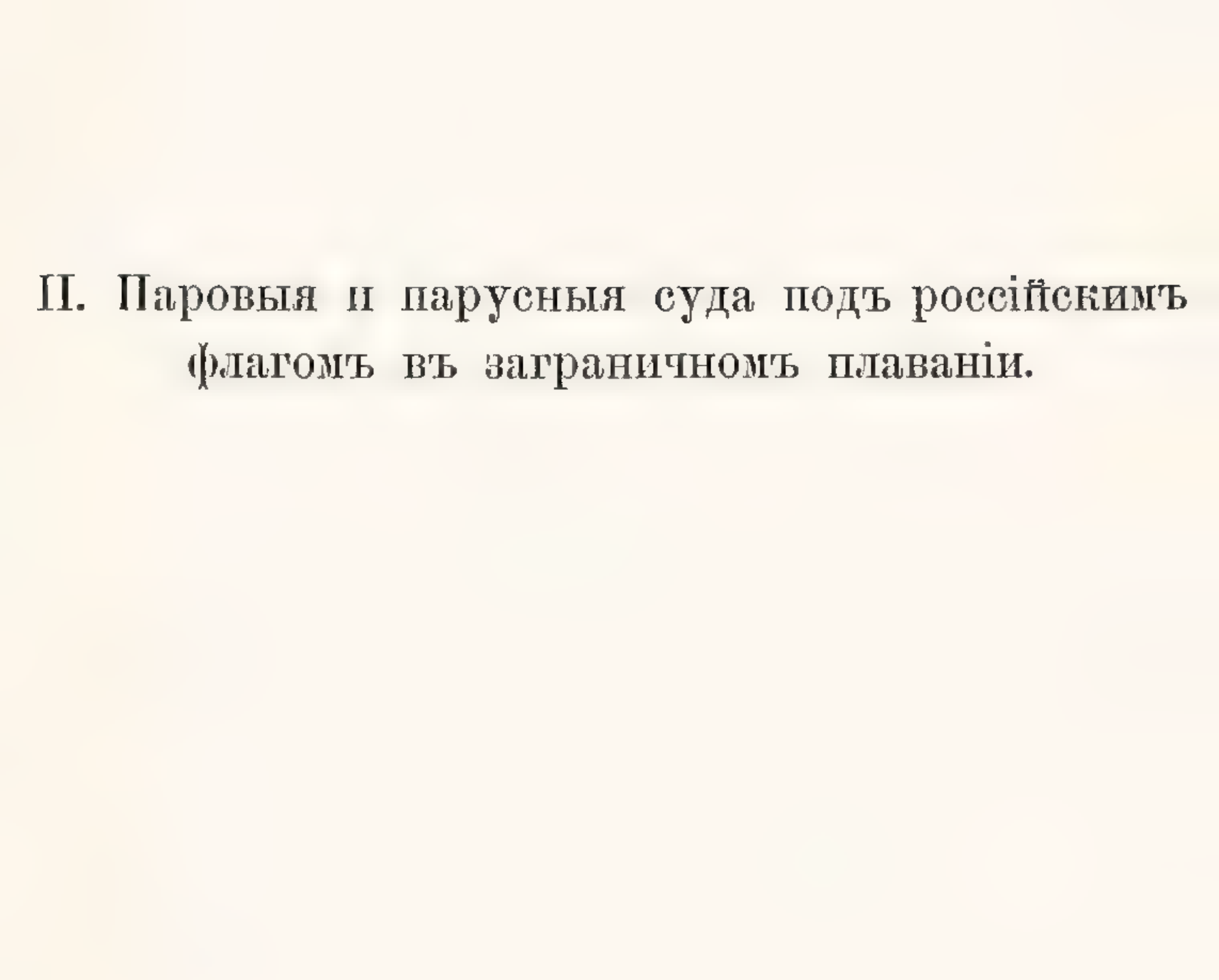
Порты.	1872 г. Число судовъ и ластовъ	1872 г. Въ т. ч. россій-скихъ	1873 г. Число судовъ и ластовъ	1873 г. Въ т. ч. россій-скихъ	1874 г. Число судовъ и ластовъ	1874 г. Въ т. ч. россій-скихъ	1875 г. Число судовъ и ластовъ	1875 г. Въ т. ч. россій-скихъ	1876 г. Число судовъ и ластовъ	1876 г. Въ т. ч. россій-скихъ
Черное и Азовское моря.										
Приходъ по всѣмъ портамъ: судовъ	**4.955**	**713**	**4.376**	**896**	**4.926**	**810**	**5.604**	**878**	**5.398**	**758**
ластовъ	**828.737**	**137.346**	**757.489**	**196.981**	**888.928**	**165.217**	**1006.430**	**199.129**	**949.006**	**173.689**
въ томъ числѣ:										
Рени	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Измаилъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Одесса	1.252	189	1.320	272	1.177	229	985	210	1.166	156
	398.755	72.018	421.601	106.664	415.822	96.554	302.221	88.203	476.909	69.975
Николаевъ	170	7	115	5	178	4	156	4	222	1
	51.775	1.404	32.437	1.665	69.331	2.317	158.336	1.636	80.047	29
Евпаторія	46	5	62	5	65	11	70	11	67	7
	3.152	261	2.437	297	3.634	590	4.114	677	2.530	371
Севастополь	—	—	—	—	—	—	—	—	61	14
	—	—	—	—	—	—	—	—	14.821	1.859
Феодосія	46	1	43	5	56	3	65	6	35	5
	3.921	16	4.681	1.557	4.600	117	10.016	1.504	6.305	1.723
Керчь	262	37	256	45	241	43	290	35	200	23
	23.913	3.120	19.800	5.812	23.986	4.877	30.661	2.735	25.951	1.175
Бердянскъ	556	35	323	33	441	19	506	22	387	19
	91.441	4.637	51.580	3.496	75.780	2.336	87.232	2.576	64.804	2.297
Маріуполь	225	38	165	51	164	38	275	41	106	25
	46.898	7.465	33.209	9.884	35.490	8.102	61.344	9.117	21.377	5.101
Таганрогъ	886	84	771	152	961	107	1.139	88	735	63
	131.185	8.536	116.495	17.749	175.544	13 203	214.140	8.579	136.609	5.197
Ростовъ на Дону	43	13	32	15	40	15	53	12	25	9
	6.585	545	1.016	712	1.481	1.008	1.140	463	743	511
Анапа	39	12	27	7	36	11	47	7	44	10
	632	238	357	124	507	213	824	148	1.201	222
Новороссійскъ	21	2	16	5	15	4	39	4	46	10
	240	48	396	309	179	64	403	90	984	638
Сухумъ-Кале	188	51	205	39	230	46	278	63	266	53
	17.221	15.001	13.587	11.548	14.425	11.975	22.831	20.896	20.844	18.937
Поти	514	198	581	205	653	229	831	326	994	318
	27.325	16.796	34.705	19.340	40.563	20.001	67.809	47.130	67.210	50.167
Батумъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Каспійское море.										
Приходъ по всѣмъ портамъ: судовъ	**598**	**598**	**548**	**548**	**735**	**659**	**773**	**699**	**740**	**663**
ластовъ	**37.851**	**37.851**	**35.505**	**35.505**	**47.260**	**46.625**	**50.263**	**49.669**	**57.870**	**57.243**
въ томъ числѣ.										
Астара	65	65	26	26	82	82	157	120	154	122
	5.650	5.650	2.231	2.231	9.328	9.328	13.138	12.863	16.668	16.425
Ленкорань	112	111	71	79	73	58	32	29	5	5
	7.314	7.314	5.532	5.532	4.137	4.013	2.282	2.257	927	927
Баку	221	221	279	279	362	338	377	350	372	327
	14.362	14.362	16.200	16.200	19.409	19.285	18.096	17.877	22.769	22.385
Астрахань	83	83	145	145	147	147	197	197	209	209
	9.271	9.271	10.887	10.887	13.238	13.238	16.653	16.653	17.506	17.506

1877 г. Число судовъ и ластовъ	1877 г. Въ т. ч. россій-скихъ	1878 г. Число судовъ и ластовъ	1878 г. Въ т. ч. россій-скихъ	1879 г. Число судовъ и ластовъ	1879 г. Въ т. ч. россій-скихъ	1880 г. Число судовъ и ластовъ	1880 г. Въ т. ч. россій-скихъ	1881 г. Число судовъ и ластовъ	1881 г. Въ т. ч. россій-скихъ	1882 г. Число судовъ и ластовъ	1882 г. Въ т. ч. россій-скихъ	Порты.
												Черное и Азовское моря.
1.163	**160**	**6.994**	**571**	**6.673**	**687**	**5.265**	**680**	**4.973**	**495**	**4.835**	**410**	суд. Приходъ по всѣмъ порт.
263.259	**52.312**	**1848.304**	**291.510**	**1.647.206**	**307880**	**1097.892**	**186.520**	**1.023.101**	**141.989**	**1.287.841**	**144.009**	ласт.
												въ томъ числѣ:
—	—	21	—	260	17	403	3	496	10	578	1	Рени.
—	—	2.235	—	17.751	289	36.427	166	49.052	484	53.886	94	
—	—	109	3	477	21	444	24	362	23	374	1	Измаилъ.
—	—	12.949	206	41.597	311	45.352	426	37.315	1.158	41.109	149	
253	35	1.739	316	1.471	291	1.093	188	1.084	183	1.218	182	Одесса.
107.608	17.908	871.681	202.031	813.736	226.512	500.670	122.593	461.585	93.845	561.246	94.014	
90	1	630	67	516	9	264	1	251	3	205	2	Николаевъ.
37.618	789	266.044	30.401	218.725	1.406	94.748	90	94.128	500	81.726	116	
1	1	45	21	55	13	80	6	29	7	45	5	Евпаторія.
120	120	4.586	1.197	3.619	795	6.441	689	2.854	292	4.791	381	
42	4	273	70	218	71	147	55	163	54	165	57	Севастополь.
9.365	2.045	131.907	55.861	112.369	59.029	61.595	25.474	50.855	17.382	55.504	18.962	
—	—	43	2	33	—	17	1	17	—	16	4	Феодосія.
—	—	14.028	596	8.552	—	3.058	282	4.489	—	4.757	92	
39	3	206	16	139	11	138	18	127	24	163	17	Керчь.
3.737	155	33.622	744	18.161	444	14.214	834	14.754	1.196	20.794	1.686	
87	3	560	2	313	—	257	1	206	2	298	4	Бердянскъ.
14.420	384	113.753	546	57.759	—	38.037	40	30.085	192	48.859	410	
15	2	141	8	78	10	40	3	53	2	88	1	Маріуполь.
2.981	168	38.844	2.116	20.810	2.626	9.733	634	12.074	190	21.401	140	
272	32	1.275	18	950	53	743	60	606	51	1.049	58	Таганрогъ.
51 427	2.413	280.028	2 718	212.366	3.059	147.975	4.349	124.428	3.962	250.439	4.821	
5	2	26	1	33	6	50	5	32	3	41	3	Ростовъ на Дону.
237	89	549	110	1.842	882	1.395	692	447	58	854	205	
2	1	71	6	24	—	18	2	21	2	36	1	Анапа.
18	9	869	98	281	—	339	118	295	39	672	17	
2	2	3	—	7	—	4	1	7	—	12	6	Новороссійскъ.
25	25	31	—	66	—	46	16	939	—	1.364	182	
49	16	39	—	130	1	98	5	157	5	55	3	Сухумъ-Кале.
7.251	6.954	351	—	1.170	0	149	24	529	95	1.337	257	
145	47	1.431	35	624	4	346	7	399	3	102	2	Поти.
20.220	16.566	36.501	3.011	23.899	152	33.053	1.192	35.442	1.410	31.702	756	
—	—	113	2	919	167	773	276	607	107	194	56	Батумъ.
—	—	5.255	25	65.108	11.598	81.657	28.370	74.426	20.402	72.075	21.190	
												Каспійское море.
659	**600**	**597**	**540**	**795**	**719**	**971**	**913**	**856**	**792**	**1.032**	**1.032**	суд. Приходъ по всѣмъ порт.
54.908	**54.430**	**51.141**	**50.696**	**77.304**	**76.634**	**84.176**	**83.714**	**77.477**	**76.968**	**98.923**	**98.923**	ласт.
												въ томъ числѣ:
140	125	79	76	188	176	218	206	188	186	123	123	Астара.
15.632	15.513	8.701	8.679	18.967	18.873	16.540	16.447	16.135	16.125	16.277	16.277	
—	—	2	2	9	9	—	—	—	—	4	4	Ленкорань.
—	—	355	355	2.130	2.130	—	—	—	—	660	660	
380	336	336	282	416	352	578	532	476	414	657	657	Баку.
27.479	27.120	25.485	25.012	32.036	31 460	45.058	44.689	36.154	35.655	51.922	51.922	
139	139	180	180	182	182	175	175	192	192	248	248	Астрахань.
11.797	11.797	16.650	16.650	24.171	24.171	22.578	22.578	25.183	25.188	30.064	30.064	

Порты.	1883 г.		1884 г.		1885 г.		1886 г.		1887 г.		1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.
Черное и Азовское моря.																						
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ	**4.502**	**377**	**4.624**	**416**	**5.016**	**468**	**4.483**	**442**	**5.434**	**461**	**6.278**	**460**	**5.628**	**426**	**5.375**	**427**	**5.015**	**438**	**3.730**	**507**	**5.173**	**462**
ластовъ	**1.296.075**	**127.451**	**1.365.429**	**150.080**	**1.594.708**	**157.968**	**1.506.440**	**161.179**	**1.886.601**	**162.870**	**2344 826**	**170.233**	**2.175.127**	**136.237**	**2.222.811**	**182.419**	**1.990.787**	**185.230**	**1.540.349**	**183.650**	**2.002.761**	**200.191**
въ томъ числѣ:																						
Рени	540	4	419	1	320	9	250	—	266	2	241	—	287	19	258	22	267	29	216	119	334	111
	67.961	205	58.061	44	30.940	396	44.261	—	45.862	49	41.406	—	42.309	610	37.744	796	32.657	1.893	30.748	12.798	62.108	21.371
Измаилъ	333	5	254	2	305	19	239	—	297	2	248	—	312	—	272	—	227	3	121	32	150	—
	45.158	425	36.673	76	32.680	868	30.869	—	45.032	109	38.757	—	43 647	—	33.858	—	23.002	220	10.103	1.024	23.908	—
Одесса	1.089	166	1.129	203	1.262	196	1.126	225	1.385	196	1.382	174	1.249	173	1.193	188	1.113	194	684	191	1.003	178
	524.337	79 099	542.698	98.966	655.954	102.266	566.693	107.889	739.177	99.063	795.793	92.685	718.036	90.174	706.999	98.842	648.841	103.702	390.026	108.147	679.860	118.403
Николаевъ	201	—	229	—	210	2	199	2	348	6	413	2	300	4	306	6	285	5	157	3	365	1
	90.726	—	105.527	—	101.588	270	99.929	700	183.436	1.223	228.536	652	173.675	1.184	190.845	2.152	164.654	1.082	99.929	2.112	244.805	84
Евпаторія	39	5	62	8	73	15	104	22	93	13	62	11	168	8	115	12	92	9	108	12	128	5
	6.136	352	11.048	209	16.159	601	20.541	670	17.812	618	17.226	549	36 002	768	21 538	465	19.025	1.305	28.517	542	48.106	277
Севастополь	153	45	163	46	188	59	271	57	280	60	381	64	328	64	226	65	227	71	187	46	282	50
	61.732	16.178	68.432	16.772	81.452	22.716	119.499	21.651	135.408	22.133	202.755	25.829	173.533	27.835	116.467	28.011	108.623	29.193	94.915	21.245	166.318	22.641
Θеодосія	20	3	24	1	31	1	26	—	26	1	29	2	44	3	30	4	23	5	31	4	54	1
	6.577	95	10.407	12	12.810	91	13.254	—	13.082	15	11.700	62	16.524	129	15.144	565	10.187	1.184	18.477	1.388	26.235	48
Керчь	138	20	139	22	128	13	139	8	128	26	168	19	116	15	114	10	111	4	95	9	117	11
	24.506	1.578	20.801	2.615	31.178	1.219	38.472	683	35.579	3.008	44.035	2.334	28.231	1.753	28.885	905	30.002	122	35.748	787	45.277	355
Бердянскъ	225	2	281	2	269	2	275	5	269	2	293	6	248	2	242	9	212	6	123	3	191	6
	33.054	370	53.570	272	57.283	122	62.274	266	61.253	84	64.855	251	63.850	74	64.959	553	57.192	264	33.629	237	57.531	373
Маріуполь	77	—	83	1	76	—	74	2	100	1	158	—	113	—	124	7	112	4	83	2	159	6
	21.345	—	24.566	115	26.484	—	24.030	245	28.911	55	55.161	—	44.135	—	50.263	1.637	42.688	1.060	35 230	487	77.021	1.411
Таганрогъ	955	50	850	37	989	49	585	32	868	30	1.251	32	896	27	879	17	723	10	524	14	798	8
	256.031	5.345	215.433	3.035	262.463	5.368	157.667	2.765	241.677	2.951	[illegible]	3.634	308.719	3.237	317.301	14.056	252.310	813	179.811	1.030	302.975	318
Ростовъ на Дону	44	7	35	6	43	4	19	3	35	5	60	7	33	5	17	2	21	10	13	4	20	1
	1.168	458	1.110	663	1 392	740	824	571	1.305	721	1.720	534	636	223	422	190	1.837	1.035	403	351	372	48
Анапа	27	3	16	—	16	1	21	1	28	2	50	5	30	4	16	2	14	—	12	—	26	2
	2.082	85	284	—	690	16	1.525	11	1.388	29	2.370	120	2.056	679	2.807	691	1.694	—	2.070	—	5 627	1.514
Новороссійскъ	4	—	7	1	7	1	10	3	32	20	72	38	196	29	263	4	205	4	158	5	247	3
	1.313	—	2.671	93	1.601	125	1.414	524	5.627	3.002	22.770	10.313	90.053	7.001	143.510	4.120	111.484	2.323	94.173	4.152	149.283	1.238
Сухумъ-Кале	28	—	36	—	65	—	78	6	111	9	122	16	67	3	95	4	116	4	116	3	194	8
	1.226	—	627	—	4.206	—	2.931	86	6.194	159	5.736	308	4.945	36	4.819	56	2.877	46	2.030	46	5.306	1.596
Поти	115	2	117	3	86	1	130	3	131	2	115	—	75	—	105	—	81	1	99	—	107	2
	25.714	988	41.073	339	36 660	356	52.591	984	46.077	90	34.689		38.069	—	56,277	—	42.318	95	57.049	-	55.135	5.086
Батумъ	284	62	419	80	523	76	615	71	683	81	867	79	855	67	861	75	934	79	778	51	738	67
	84.940	21.964	133.561	26.889	184.100	21.914	214.564	23.541	218.638	28.323	208.858	32,760	318.308	31.576	373.336	41.971	401.180	39.693	370 627	28.059	392.667	32.581
Каспійское море.																						
Приходъ по всѣмъ портамъ *) судовъ	—	**962**	—	**1.431**	—	**1.468**	—	**1.087**	—	**1.146**	—	**1.040**	—	**931**	—	**11.778** **)	-	**12.556**	—	**12.729**	—	**14.977**
ластовъ	—	**98.415**	—	**187.258**	—	**196.409**	—	**122.756**	—	**137.960**	—	**128.421**	—	**105.306**	—	**2057967**	—	**2354486**	—	**2536845**	—	**2985089**
въ томъ числѣ:																						
Астара	—	146	—	146	—	260	—	214	—	204	—	186	-	187	—	310	-	304	—	300	—	393
	—	18.902	—	19.632	—	31.818	—	26.058	—	25.662	—	22.022	-	21.425	—	33.265	—	32.707	—	45.458	—	51.160
Ленкорань	—	16	—	283	—	229	—	230	—	207	—	154	—	130	—	287	—	325	—	252	—	311
	—	2,574	—	42.546	—	31.074	—	20.667	—	26.749	—	21.811	—	19.280	—	30.794	—	32.757	—	37.815	—	38.577
Баку	—	581	—	779	—	793	—	460	—	548	-	526	—	449	—	5.359	—	5.588	—	5.692	—	6.681
	—	47.099	—	94.496	—	105.786	—	42.368	—	58.927	-	58.267	—	42.785	-	963.676	—	1.082.004		1.184.476		1.385.414
Астрахань	—	219	—	223	—	186	—	183	—	187	—	174	—	165	-	4.458	-	4.516		4.760	—	5.805
	—	20.840	—	30.589	—	27.131	—	24.063	—	26.622	—	25.421	—	21.816	—	870.737	—	992.391	—	1.060.219	—	1.260.161

*) За 1883—1893 г. общее число судовъ совпадаетъ съ числомъ судовъ подъ россійскимъ флагомъ и въ таблицѣ отдѣльно не показано.

**) Дан[illegible] [illegible] движеніи судовъ въ заграничномъ плаваніи по Каспійскому морю показаны слитно съ данными о движеніи кабо-[illegible]



II. Паровыя и парусныя суда подъ россійскимъ флагомъ въ заграничномъ плаваніи.

Порты.	1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.		1882 г.		1883 г.		1884 г.		Порты.
	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	
Бѣлое море.																					
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ.	**6**	**330**	**16**	**384**	**8**	**302**	**8**	**274**	**10**	**305**	**8**	**327**	**9**	**298**	**10**	**305**	**13**	**279**	**12**	**240**	суд. **Приходъ по всѣмъ порт.**
ласт.	**1.257**	**10.900**	**2.457**	**15 331**	**2.136**	**11.506**	**2.267**	**9.779**	**2.330**	**10.652**	**1.845**	**13.932**	**1.821**	**9.343**	**2.169**	**10.341**	**2.365**	**8.669**	**2.589**	**8.199**	ласт.
въ томъ числѣ:																					въ томъ числѣ:
Архангельскъ	6	266	9	277	8	260	8	212	10	261	8	273	9	261	10	257	11	211	11	203	Архангельскъ.
	1.257	7.870	2.208	10.501	[illegible]	9.844	2 267	6.036	2.330	9.035	1.845	10.087	1.821	7.842	2.169	8.109	2.123	6.343	2,289	6.453	
Онега	—	26	—	23	—	19		30		25	—	25	—	20	—	29	—	28	—	19	Онега.
	—	1.120	—	1.068	—	751		1,265	—	671	—	858	—	573	—	722	—	983	—	506	
Сумы	—	7	—	7	—	3	-	5	—	4	—	6	—	3	—	—	2	30	—	5	Сумы
	—	369	—	333		149	—	302	--	[illegible]	—	169	-	86	—	-	242	885	—	202	
Кемь	-	5	—	5	—	4	—	7	-	2	—	3	—	2	2	—	—	1	—	2	Кемь.
	—	356	—	173	—	197	—	377	—	[illegible]	—	199	—	148	100	—	—	34	—	40	
Балтійское море.																					
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ.	**130**	**432**	**251**	**560**	**303**	**663**	**265**	**580**	**280**	**556**	**223**	**603**	**201**	**527**	**178**	**554**	**182**	**508**	**170**	**479**	суд. **Приходъ по всѣмъ порт.**
ласт.	**21.767**	**51.882**	**36.340**	**64.529**	**53.130**	**72.308**	**39.590**	**69.448**	**48.766**	**64.502**	**38.548**	**77.093**	**29.897**	**63.997**	**32.600**	**64.802**	**26.772**	**57.292**	**32.578**	**54.724**	ласт.
въ томъ числѣ:																					въ томъ числѣ:
Петербургъ-Кронштадтъ	39	106	38	131	49	138	20	133	66	151	34	174	28	152	48	179	13	90	25	68	Петерб.-Кроншт.
	8.232	15.592	7.772	17.107	19.329	15.807	5.173	20.352	10.592	17.811	6.032	23.880	5.076	19.272	7.524	23.108	2.865	11.480	6.673	9.318	
Нарва	2	6	3	4	—	7	2	2	—	6	—	7	7	—	—	4	—	8	3	10	Нарва.
	532	336	798	302	—	562	345	189	—	616	—	2.196	830	—	—	607	—	760	684	1.021	
Ревель	39	22	50	30	81	18	72	21	52	22	42	19	26	23	35	25	22	19	33	13	Ревель.
	5.552	2.714	5.809	3.492	8.753	2.612	9.139	2.760	8.672	3.121	1.767	3.093	5.290	3.667	6.116	2.979	3.450	3.284	6.335	1.784	
Гапсаль	1	7	—	3		5	—	4	—	-	-	1	—	—	—	—	—	—	—	1	Гапсаль.
	17	305	—	311	—	123	—	285	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	158	
Перновъ	—	16	—	15	2	16	—	15	—	13	—	12	—	11	—	11	—	17	—	17	Перновъ.
	—	1.651	—	1.442	326	1.616		1.306	—	1.273	-	1.277	—	1.133	—	1.224	—	1.080	—	1.845	
Рига	24	121	102	194	130	243	133	249	131	211	120	252	114	199	56	193	85	142	71	263	Рига.
	3.231	17.149	15.550	23.651	19.801	28.808	2.405	29.524	22.511	26.157	19.928	32.921	13.690	25.932	13.037	24.003	13 226	27.467	13.910	31.693	
Виндава	—	66	—	64	4	84	2	49	7	59	12	54	17	54	17	45	—	—	16	42	Виндава.
	—	4.850	—	4.736	308	6.747	215	4 187	936	5.006	1.806	5.303	2.135	4.869	2.408	3.073	—	—	2.439	3.761	
Либава	11	58	33	84	34	115	32	90	15	74	12	63	14	62	17	78	37	59	20	26	Либава.
	1.297	6.900	2.946	10.361	4 019	12.693	3.266	9.576	3.847	7.908	2.821	6.919	2.511	6.493	2.135	6.503	4 448	5.244	2.285	2.532	

Порты.	1885 г.		1886 г.		1887 г.		1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.		Порты.
	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	
Бѣлое море.																			
Приходъ по всѣмъ портамъ: судовъ	**10**	**277**	**11**	**304**	**13**	**308**	**10**	**292**	**11**	**273**	**11**	**289**	**12**	**241**	**11**	**220**	**13**	**215**	суд. Приходъ по всѣмъ порт.
ластовъ	2.032	11.205	2.070	12.258	2.284	14.574	2.163	10.787	1.558	8 656	1.183	9.596	2.754	7.381	2.723	6.826	2.716	7.490	ласт.
въ томъ числѣ:																			въ томъ числѣ:
Архангельскъ	10	236	10	260	13	270	10	262	11	239	11	263	12	215	11	201	13	200	Архангельскъ.
	2.032	9.301	1.888	9.957	2.284	11.938	2.163	9.638	1.558	7.449	1.183	8.614	2.754	6.322	2.723	5.957	2.716	6.931	
Онега	—	22	1	29	—	24	—	18	—	15	—	12	—	14	—	11	—	9	Онега.
	—	297	182	1.209	—	1.389	—	540	—	643	—	362	—	313	—	475	—	225	
Сумы	—	3	—	1	—	2	—	2	—	6	—	3	—	2	—	2	—	—	Сумы.
	—	147	—	20	—	80	—	129	—	170	—	59	—	65	—	70	—	—	
Кемь	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Кемь.
	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Балтійское море.																			
Приходъ по всѣмъ портамъ: судовъ	**173**	**441**	**207**	**434**	**242**	**480**	**330**	**491**	**314**	**459**	**301**	**341**	**290**	**438**	**319**	**401**	**264**	**191**	суд. Приходъ по всѣмъ порт.
ластовъ	33.682	51.715	40.400	52.403	46.873	58.972	58.169	58.855	61.023	55.236	63.504	42.666	59.657	53.027	71.665	50.085	68.947	47.260	ласт.
въ томъ числѣ:																			въ томъ числѣ:
Петербургъ-Кронштадтъ	48	64	110	78	111	96	126	68	137	67	152	65	134	66	135	82	133	74	Петерб.-Кроншт.
	10.530	7.701	21.361	10.103	20.995	12.430	23.768	8.360	28.402	7.627	32.527	8.338	31.831	7.812	35.640	10.143	35.115	8.725	
Нарва	—	5	—	6	5	4	6	5	3	11	7	6	7	10	9	6	—	12	Нарва.
	—	486	—	566	1.140	386	1.368	414	684	1.022	1.596	668	1.596	1.001	2.052	578	—	1.483	
Ревель	28	1	44	6	54	4	57	5	39	6	41	2	40	6	77	3	56	4	Ревель.
	5.530	122	8.388	1.169	10.466	877	9.396	384	6.208	707	7.427	195	6.500	807	13.556	206	11.955	516	
Гапсаль	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	1	—	1	Гапсаль.
	—	—	—	993	—	—	—	—	—	—	—	10	—	20	—	12	—	12	
Перновъ	—	11	—	9	—	14	—	9	1	10	—	10	—	7	—	6	—	9	Перновъ.
	—	1.006	—	805	—	1.290	—	836	126	968	—	1.125	—	541	—	359	—	653	
Рига	60	255	17	228	35	254	31	286	21	279	27	198	17	238	18	223	29	207	Рига.
	11.870	32.773	5.504	30.112	10.507	34.259	8.437	37.802	6.166	36.342	8.181	26.034	5.905	31.790	7.246	30.407	11.161	28.202	
Виндава	27	46	27	41	21	40	54	44	47	38	22	37	28	55	26	37	15	22	Виндава.
	3.434	4.088	3.640	3.726	1.633	3.441	4.837	3.752	4.462	3.340	1.788	3.323	2.537	5.363	2.768	3.515	1.720	3.020	
Либава	5	25	7	30	15	40	54	50	62	31	47	10	58	32	51	21	30	18	Либава.
	671	2.389	1.180	2.843	2.104	4.486	10.907	4.997	14.404	3.882	9.653	1.095	10.590	3.552	10.226	2.299	8.914	1.604	

Черное и Азовское моря.

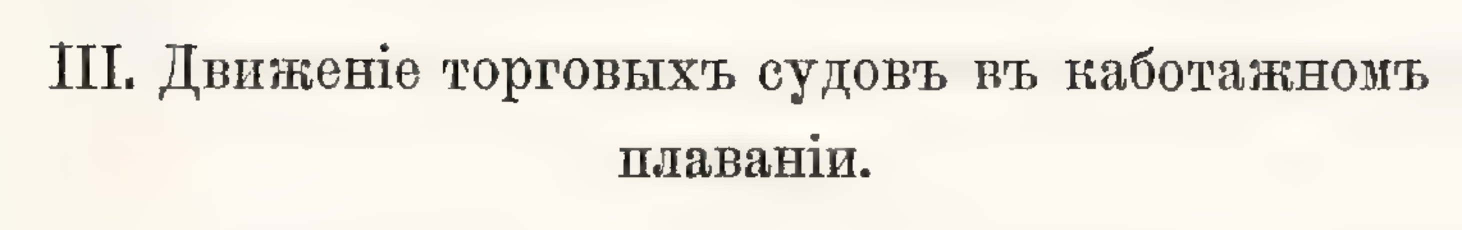
Порты.	1875 г. Паро-выхъ.	1875 г. Парус-ныхъ.	1876 г. Паро-выхъ.	1876 г. Парус-ныхъ.	1877 г. Паро-выхъ.	1877 г. Парус-ныхъ.	1878 г. Паро-выхъ.	1878 г. Парус-ныхъ.	1879 г. Паро-выхъ.	1879 г. Парус-ныхъ.	1880 г. Паро-выхъ.	1880 г. Парус-ныхъ.	1881 г. Паро-выхъ.	1881 г. Парус-ныхъ.	1882 г. Паро-выхъ.	1882 г. Парус-ныхъ.	1883 г. Паро-выхъ.	1883 г. Парус-ныхъ.	1884 г. Паро-выхъ.	1884 г. Парус-ныхъ.	Порты.
Приходъ по всѣмъ портамъ — судовъ	**577**	**301**	**147**	**178**	**106**	**54**	**476**	**95**	**380**	**307**	**298**	**374**	**292**	**213**	**471**	**275**	**289**	**88**	**321**	**95**	суд. — Приходъ по всѣмъ порт.
ластовъ	**172.971**	**43.158**	**71.590**	**17.164**	**48.734**	**3.578**	**294.363**	**7.247**	**196.188**	**11.792**	**176.463**	**10.057**	**132.918**	**9.071**	**216.857**	**12.988**	**121.383**	**6.068**	**146.055**	**4.025**	ласт.
въ томъ числѣ:																					въ томъ числѣ:
Рени	—	—	—	—	—	—	—	—	1	16	1	2	10	—	1	—	3	1	1	—	Рени.
	—	—	—	—	—	—	—	—	158	131	80	86	464	—	94	—	132	73	44	—	
Измаилъ	—	—	—	—	—	—	1	2	1	20	—	24	23	—	—	1	3	2	—	2	Измаилъ.
	—	—	—	—	—	—	148	148	34	277	—	426	1.158	—	—	149	115	310	—	76	
Одесса	199	11	129	27	28	7	312	4	280	11	169	19	167	16	174	8	154	12	187	16	Одесса.
	87.036	1.167	67.280	2.686	17.767	2 310	201.397	131	325.578	[illegible]	121.027	1.566	92.504	1.341	93.376	638	77.943	1.156	98.185	731	
Николаевъ	2	2	—	1	1	—	67	—	7	2	1	—	2	1	—	2	—	—	—	—	Николаевъ.
	1.431	205	—	29	780	—	30.401	—	1.074	332	90	—	444	56	—	116	—	—	—	—	
Евпаторія	—	11	—	7	—	1	—	21	—	13	—	6	—	7	—	5	—	5	—	8	Евпаторія.
	—	677	—	271	—	120	—	1.197	—	705	—	659	—	292	—	381	—	352	—	299	
Севастополь	9	3	—	8	4	—	68	2	65	6	55	—	53	1	57	—	41	4	45	1	Севастополь.
	3.850	152	—	225	2.045	—	55.765	70	58.681	348	25.474	—	17.368	14	18.902	—	15.729	449	10.753	19	
Θеодосія	3	3	4	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	3	—	1	Θеодосія.
	1.253	311	1.634	—	—	—	578	18	—	—	—	182	—	—	11	—	—	95	—	12	
Керчь	6	29	3	20	—	3	1	15	1	10	3	15	1	23	11	—	6	14	12	10	Керчь.
	737	1.998	440	735	—	155	262	482	108	316	289	547	220	976	1.513	—	909	609	1.274	341	
Бердянскъ	—	22	—	12	—	3	—	2	—	—	—	1	—	2	—	4	2	—	1	3	Бердянскъ.
	—	2.576	—	2.297	—	384	—	546	—	—	—	49	—	192	—	410	370	—	220	178	
Маріуполь	—	41	—	25	—	2	—	8	—	10	3	—	1	1	1	—	—	—	—	1	Маріуполь.
	—	9.117	—	5.101	—	108	—	2.116	—	2.620	634	—	99	81	140	—	—	—	—	[illegible]	
Таганрогъ	18	70	1	62	—	32	3	15	3	50	9	51	4	47	16	42	18	32	11	26	Таганрогъ.
	3.054	5.525	176	5.017	—	2.313	1.595	1.123	170	2.889	1.688	2.660	1.013	2.949	2.783	2.038	3.113	2.232	1.790	1.239	
Ростовъ на Дону	3	9	1	7	—	2	1	—	2	4	3	—	—	3	2	1	5	2	6	—	Ростовъ на Дону.
	234	229	122	222	—	39	110	—	234	648	658	—	—	58	188	17	427	81	663	—	
Анапа	—	7	—	10	—	1	—	6	—	—	—	2	—	2	—	1	—	3	—	—	Анапа.
	—	148	—	222	—	9	—	98	—	—	—	118	—	89	—	17	—	85	—	—	
Новороссійскъ	—	4	2	8	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	6	—	—	—	1	Новороссійскъ.
	—	99	444	194	—	25	—	—	—	—	—	16	—	—	—	182	—	—	—	93	
Сухумъ-Кале	—	4	45	8	16	—	—	—	—	1	—	5	—	5	—	3	—	3	—	—	Сухумъ-Кале.
	—	108	18.756	171	6.954	—	—	—	—	9	—	24	—	95	—	255	—	112	—	—	
Поти	259	67	302	16	47	—	22	13	—	4	4	3	2	1	2	—	1	—	—	—	Поти.
	44.195	2.944	49.590	877	16 566	—	3.587	324	—	152	1.150	42	1.400	10	756	—	194	—	—	—	
Батумъ	—	—	—	—	—	—	—	2	20	147	52	224	52	55	52	4	55	7	58	22	Батумъ.
	—	—	—	—	—	—	—	25	10.151	1.447	26.000	2.370	19.870	532	21.073	126	21.597	367	26.120	760	

Каспійское море.

Порты.	1875 г. Паро-выхъ.	1875 г. Парус-ныхъ.	1876 г. Паро-выхъ.	1876 г. Парус-ныхъ.	1877 г. Паро-выхъ.	1877 г. Парус-ныхъ.	1878 г. Паро-выхъ.	1878 г. Парус-ныхъ.	1879 г. Паро-выхъ.	1879 г. Парус-ныхъ.	1880 г. Паро-выхъ.	1880 г. Парус-ныхъ.	1881 г. Паро-выхъ.	1881 г. Парус-ныхъ.	1882 г. Паро-выхъ.	1882 г. Парус-ныхъ.	1883 г. Паро-выхъ.	1883 г. Парус-ныхъ.	1884 г. Паро-выхъ.	1884 г. Парус-ныхъ.	Порты.
Приходъ по всѣмъ портамъ — судовъ	**228**	**476**	**193**	**470**	**202**	**398**	**174**	**366**	**282**	**437**	**401**	**512**	**302**	**490**	**569**	**463**	**563**	**399**	**1.000**	**431**	суд. — Приходъ по всѣмъ порт.
ластовъ	**32.401**	**17.268**	**40.309**	**16.934**	**37.471**	**16.959**	**32.726**	**17.970**	**56.041**	**20.593**	**57.046**	**26.668**	**53.630**	**23.338**	**73.397**	**25.526**	**76.269**	**22.146**	**163.925**	**23.333**	ласт.
въ томъ числѣ:																					въ томъ числѣ:
Астара	63	57	67	55	75	50	38	38	81	95	92	114	89	97	113	10	146	—	117	29	Астара.
	10.598	2.265	14.278	2.247	13.523	1.900	7.534	1.145	17.123	1.750	14.071	2.376	14.417	1.708	15.782	495	18.902	—	18.070	1.556	
Ленкорань	11	18	5	—	—	—	2	—	9	—	—	—	—	—	—	—	12	—	283	—	Ленкорань.
	2.072	185	927	—	—	—	355	—	2.130	—	—	—	—	—	—	—	2.574	—	42.541	—	
Баку	99	251	79	248	102	234	103	179	132	220	241	291	147	267	361	296	279	302	473	305	Баку.
	10.663	7.114	16.222	6.163	18.239	8.881	17.586	7.426	22.440	9.020	28.793	15.996	23.401	11.194	37.737	14.185	32.256	14.843	79.755	14.741	
Астрахань	50	147	42	167	25	114	31	149	60	122	68	107	66	126	91	157	122	97	127	93	Астрахань
	8.968	7.685	8.982	8.524	5.709	6.088	7.251	9.309	14.348	9.823	14.282	8.296	14.752	10.430	19.218	10.846	22.537	7.303	23.553	6.469	

Порты.	1885 г.		1886 г.		1887 г.		1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.		Порты.
	Паровыхъ.	Парусныхъ.	Паровыхъ.	Парусныхъ.	Паровыхъ.	Парусныхъ.	Паровыхъ.	Парусныхъ.	Паровыхъ.	Парусныхъ.	Паровыхъ.	Парусныхъ.	Паровыхъ.	Парусныхъ.	Паровыхъ.	Парусныхъ.	Паровыхъ.	Парусныхъ.	
Черное и Азовское моря.																			
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ / ластовъ	**376** **153.472**	**92** **4.486**	**341** **156.054**	**101** **5.126**	**357** **158.168**	**104** **4.702**	**353** **166.351**	**107** **3.882**	**365** **163.517**	**61** **2.720**	**336** **178.532**	**69** **3.091**	**352** **180.679**	**54** **2.438**	**274** **161.630**	**44** **1.577**	**285** **178.492**	**65** **3.001**	суд. / ласт. { Приходъ по всѣмъ порт.
въ томъ числѣ:																			въ томъ числѣ:
Рени	9 396	— —	— —	— —	2 40	— —	— —	— —	19 610	— —	22 796	— —	28 1.320	1 73	119 12.798	— —	111 21.361	— —	Рени.
Измаилъ	18 702	— —	— —	— —	2 109	— —	— —	— —	17 8.086	7 793	— —	— —	2 195	1 25	32 1.024	— —	— —	— —	Измаилъ.
Одесса	186 101.682	10 584	212 107.065	13 824	196 99.407	10 576	166 92.243	8 442	165 89.027	8 547	176 98.169	12 678	187 103.325	7 377	185 107.887	6 260	176 118.224	2 176	Одесса.
Николаевъ	1 202	1 68	2 700	— —	3 1.092	3 131	2 652	— —	4 1.184	— —	6 2.152	— —	5 1.682	— —	3 2.112	— —	— —	1 84	Николаевъ.
Евпаторія	— —	15 691	— —	22 870	— —	13 618	— —	11 540	1 458	7 310	— —	12 465	1 870	8 435	— —	12 542	— —	5 277	Евпаторія.
Севастополь	59 22.716	— —	55 21.811	2 88	59 22.078	1 55	63 25.708	1 23	63 27.780	1 55	65 28.011	1 28	70 29.153	1 40	45 21.205	1 40	50 22.641	— —	Севастополь.
Өеодосія	— —	1 31	— —	— —	— —	1 15	— —	2 22	— —	3 129	1 432	3 133	1 1.002	4 182	2 1.273	2 115	— —	1 48	Өеодосія.
Керчь	5 025	8 294	2 386	6 297	14 2.610	12 308	8 1.847	11 487	5 1.228	10 525	2 590	8 306	— —	4 122	1 403	8 384	— —	11 355	Керчь.
Бердянскъ	— —	2 122	— —	5 286	— —	2 84	— —	6 251	— —	2 74	1 121	8 432	— —	6 264	1 120	2 117	1 112	5 261	Бердянскъ.
Маріуполь	— —	— —	1 185	1 60	— —	1 55	— —	— —	— —	— —	5 1.450	2 187	3 1.012	1 48	1 416	1 71	3 1.208	3 203	Маріуполь.
Таганрогъ	21 4.114	28 1.254	8 1.543	24 1.242	11 2.032	19 919	11 2.783	21 851	12 2.511	15 726	3 856	14 600	2 456	8 337	3 497	11 542	— —	8 318	Таганрогъ.
Ростовъ на Дону	4 740	— —	3 571	— —	5 721	— —	2 410	5 124	2 144	— —	1 173	1 26	10 1.633	— —	2 266	2 85	— —	1 48	Ростовъ на Дону.
Анапа	— —	1 16	— —	1 11	— —	2 29	— —	5 120	2 652	2 27	2 698	— —	— —	— —	— —	— —	1 1.423	1 91	Анапа.
Новороссійскъ	— —	1 25	1 485	2 39	16 2.948	4 54	34 10.232	4 81	27 6.943	2 58	3 4.107	— —	3 2.275	1 48	4 4.124	1 28	3 1.238	— —	Новороссійскъ.
Сухумъ-Кале	— —	— —	— —	6 86	— —	9 159	— —	16 368	— —	3 30	— —	4 56	— —	4 46	— —	3 46	1 1.423	7 173	Сухумъ-Кале.
Поти	1 356	— —	2 817	1 167	— —	2 90	— —	1 51	— —	— —	— —	— —	— —	1 95	— —	— —	1 519	1 67	Поти.
Батумъ	54 20.757	22 1.157	55 22.491	16 1.150	61 27.231	20 1.092	67 32.378	12 388	63 31.474	4 102	71 41.771	4 200	70 39.269	9 424	47 28.606	4 53	49 31.704	18 877	Батумъ.
Каспійское море.																			
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ / ластовъ	**961** **163.690**	**507** **32.719**	**752** **105.460**	**335** **17.296**	**853** **122.625**	**293** **15.336**	**761** **114.427**	**279** **13.994**	**631** **90.972**	**300** **14.334**	*) **5.939** **1.370.061**	**5.839** **687.906**	**7.280** **1746.304**	**5.276** **608.182**	**7.705** **1.909.481**	**5.024** **627.364**	**9.230** **2.218.814**	**5.747** **766.275**	суд. / ласт. { Приходъ по всѣмъ порт.
въ томъ числѣ:																			въ томъ числѣ:
Астара	212 29.368	48 2.450	191 24.031	23 1.127	188 24.910	16 752	152 21.557	34 1.365	144 19.991	43 1.434	186 25.545	124 8.360	190 25.123	114 7.584	198 37.142	102 8.316	311 44.077	82 6.183	Астара.
Ленкорань	229 3.167	— —	226 29.513	4 154	205 26.633	2 116	147 20.938	2 53	129 10.225	1 55	157 22.685	130 8.109	161 21.624	164 11.133	146 31.127	106 6.688	187 29.291	124 9.286	Ленкорань.
Баку	405 80.107	388 25.679	214 30.280	246 12.078	317 47.373	231 11.554	322 48.335	204 9.932	238 32.422	211 10.363	2.708 629.069	2.651 334.607	3.264 794.599	2.324 287.404	3.525 890.206	2.167 294.290	4.060 1.013.658	2.621 371.706	Баку.
Астрахань	115 22.541	71 4.590	121 20.726	62 3.987	143 23.709	44 2.913	135 22.777	39 2.044	120 19.334	45 2.482	2.201 559.555	2.257 311.182	2.589 719.600	1.927 272.782	2.813 780.790	1.917 279.429	3.363 912.015	2.442 356.046	Астрахань.

*) Начиная съ 1890 г. данныя о заграничномъ плаваніи показаны слитно съ данными о каботажномъ плаваніи.



III. Движеніе торговыхъ судовъ въ каботажномъ плаваніи.

Порты.	1850 г.	1851 г.	1852 г.	1853 г.	1854 г.	1855 г.	1856 г.	1857 г.	1858 г.	1859 г.	1860 г.	1861 г.	1862 г.	1863 г.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1868 г.	1869 г.	1870 г.	1871 г.	Порты.
	Число судовъ.																						
Бѣлое море.																							
Приходъ по всѣмъ портамъ	**250**	**224**	**217**	**215**	**235**	**89**	**169**	***) 208**	**272**	**465**	**526**	**670**	**3.070**	**2.039**	**1.824**	**1.483**	**1.692**	**1.752**	**1.143**	**957**	**945**	**867**	**Приходъ по всѣмъ портамъ.**
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Архангельскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	94	248	280	344	1.685	1.738	1.591	1.261	1.447	1.428	780	657	707	632	Архангельскъ.
Онега	—	—	—	—	—	—	—	—	5	7	4	4	58	74	38	25	40	73	77	37	43	77	Онега.
Сумы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	42	47	42	39	50	45	49	36	49	45	47	41	Сумы.
Сороки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	50	50	Сороки.
Кемь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	88	84	76	104	73	93	64	71	90	77	79	67	Кемь.
Кола	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90	112	191	209	84	72	59	92	144	147	90	—	—	Кола.
Балтійское море.																							
Приходъ по всѣмъ портамъ	**1.802**	**1.912**	**1.888**	**2.094**	**922**	**368**	**1.713**	**2.030**	**2.653**	**2.767**	**2.579**	**2.941**	**2.058**	**3.560**	**2.965**	**1.983**	**3.332**	**2.123**	**2.840**	**2.470**	**2.476**	**2.388**	**Приходъ по всѣмъ портамъ.**
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Петерб.-Кроншт.	300	287	308	344	44	19	269	292	625	572	583	540	510	602	468	506	513	585	781	651	577	472	Петерб.-Кроншт.
Нарва	100	85	107	97	55	1	64	100	154	155	162	127	108	136	95	83	68	90	113	122	117	106	Нарва.
Кунда	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5	3	7	15	16	18	7	3	5	—	11	11	7	Кунда.
Ревель	194	147	180	252	38	1	201	156	465	550	508	695	597	719	682	692	675	697	689	644	745	786	Ревель.
Балтійскій портъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	8	Балтійскій портъ.
Гапсаль	—	—	—	—	—	—	—	—	39	65	54	37	87	78	68	91	108	150	234	188	120	165	Гапсаль
Даго	—	—	—	—	—	—	—	—	45	57	43	42	36	52	38	82	38	73	156	91	79	87	Даго.
Аренсбургъ	26	31	20	21	3	—	37	22	58	49	52	61	64	50	52	61	72	53	111	70	90	71	Аренсбургъ.
Перновъ	52	52	63	42	7	11	81	48	81	76	66	101	78	106	65	77	90	111	173	154	149	144	Перновъ.
Рига	179	195	190	228	36	5	238	219	213	237	254	300	253	309	222	289	274	276	428	394	379	356	Рига.
Виндава	19	17	18	29	8	1	18	12	14	10	15	23	20	38	29	28	56	40	80	78	113	128	Виндава.
Либава	34	42	33	93	18	2	42	47	83	38	57	79	88	94	36	55	44	30	49	51	82	58	Либава.

*) До 1857 г. о приходѣ судовъ по отдѣльнымъ портамъ нѣтъ данныхъ.

Порты.	1872 г.	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	Порты.
	Число судовъ.																						
Бѣлое море.																							
Приходъ по всѣмъ портамъ	—	—	—	*)	1.744	1.835	1.621	1.747	1.692	1.717	1.125	791	1.119	1.080	1.090	695	724	748	754	648	738	773	Приходъ по всѣмъ портамъ.
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Мезень	2	31	24	17	18	33	27	27	25	26	18	20	22	22	20	19	18	12	14	11	15	19	Мезень.
Архангельскъ	690	597	701	699	728	757	681	725	682	669	689	436	412	398	418	414	415	447	433	365	406	437	Архангельскъ.
Онега	66	50	54	38	68	61	49	54	49	70	94	55	63	54	49	48	60	51	53	45	47	56	Онега.
Сумы	71	63	69	60	64	71	65	62	64	59	56	47	62	74	63	73	68	65	86	66	76	74	Сумы.
Сороки	54	56	46	57	47	66	70	76	75	136	73	67	108	75	80	68	83	76	91	82	87	82	Сороки.
Кемь	61	68	80	69	72	56	68	65	65	57	67	67	79	85	87	73	80	97	77	79	83	73	Кемь.
Балтійское море.																							
Приходъ по всѣмъ портамъ	—	—	—	*)	4.887	4.714	6.120	6.373	6.546	6.336	4.430	5.569	5.340	5.912	5.994	4.013	3.976	3.917	4.056	4.265	4.869	4.834	Приходъ по всѣмъ портамъ.
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Петерб.-Кроншт.	528	458	497	548	584	569	745	611	584	616	702	621	677	720	679	837	704	658	676	595	688	762	Петерб.-Кроншт.
Нарва	118	80	136	139	130	146	137	121	138	159	184	157	164	101	70	83	127	99	106	127	129	121	Нарва.
Кунда	27	36	25	20	40	—	43	62	67	58	81	57	74	100	135	103	124	97	88	131	125	133	Кунда.
Ревель	740	792	953	945	946	570	634	1.066	1.129	1.098	802	1.224	866	1.067	1.003	1.100	1.123	1.045	1.000	1.036	1.236	1.365	Ревель.
Балтійскій портъ	7	35	21	33	45	40	55	38	89	51	59	82	78	82	82	75	69	85	89	91	130	143	Балтійскій портъ.
Гапсаль	218	219	262	333	460	505	494	713	509	501	195	204	237	221	227	228	218	219	206	200	215	172	Гапсаль.
Даго	190	194	180	156	149	184	215	218	205	184	66	106	60	73	81	71	60	39	37	40	34	67	Даго.
Аренсбургъ	66	54	73	104	114	119	161	176	325	193	196	164	166	172	164	162	156	162	178	164	187	168	Аренсбургъ.
Перновъ	161	178	146	157	185	267	311	293	262	292	275	215	233	165	187	210	302	313	346	210	218	218	Перновъ.
Рига	360	354	358	390	258	273	301	292	309	270	461	337	390	400	413	431	408	435	494	413	496	431	Рига.
Виндава	108	100	82	59	75	66	192	303	204	227	257	210	282	318	351	335	318	280	267	249	334	295	Виндава.
Либава	68	83	69	64	63	34	150	445	409	336	261	239	353	401	330	283	268	365	475	601	662	571	Либава.

*) Итоги движенія каботажныхъ судовъ по отдѣльнымъ морямъ за 1872–1875 г.г. въ «Обзорахъ внѣшней торговли» не показаны.

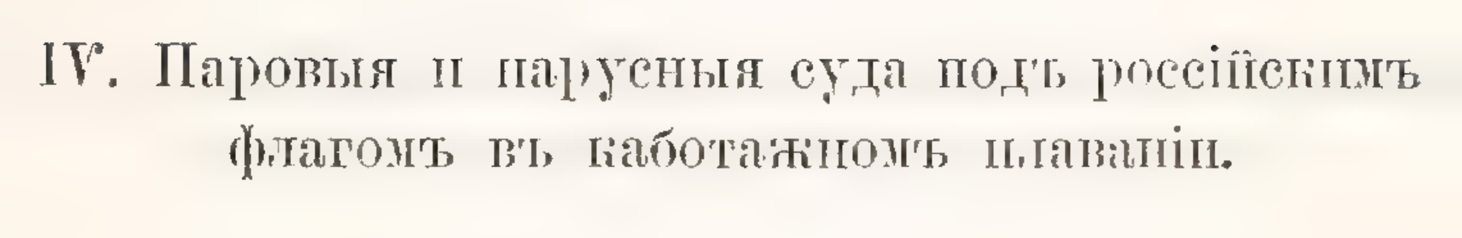
Порты.	1850 г.	1851 г.	1852 г.	1853 г.	1854 г.	1855 г.	1856 г.	1857 г.	1858 г.	1859 г.	1860 г.	1861 г.	1862 г.	1863 г.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1868 г.	1869 г.	1870 г.	1871 г.	Порты.
	Число судовъ.																						
Черное и Азовское моря.																							
Приходъ по всѣмъ портамъ *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Приходъ по всѣмъ портамъ.
Въ томъ числѣ:																							Въ томъ числѣ:
Аккерманъ	60	27	8	6	—	—	2	17	25	16	13	3	17	56	114	191	86	60	62	66	81	121	Аккерманъ.
Одесса	924	1.036	1.209	1.699	95	-	591	1.321	1.825	2.029	1.858	2.228	1.365	1.056	1.491	1.851	1.982	2.158	1.802	1.963	2.601	2.597	Одесса.
Очаковъ	13	7	4	2	18	5	30	80	24	1.485	1.544	—	—	—	—	—	137	212	180	207	473	318	Очаковъ.
Николаевъ	336	253	321	264	184	199	174	307	327	134	75	345	625	225	321	356	362	288	340	401	475	410	Николаевъ.
Херсонъ	684	786	872	1.167	345	161	506	951	1.337	137	-	1.469	1.082	591	691	1.122	1.031	1.380	1.134	1.130	1.407	1.395	Херсонъ.
Евпаторія	137	137	141	190	37	—	66	140	150	211	[illegible]	361	337	320	360	409	547	397	508	505	593	569	Евпаторія.
Севастополь	474	478	367	363	35	—	50	179	144	219	195	271	292	283	247	305	274	295	325	375	407	451	Севастополь.
Ялта	129	149	122	91	—	—	28	83	130	155	158	181	210	251	194	206	216	208	233	238	266	327	Ялта.
Ѳеодосія	114	147	120	110	1	—	93	114	192	165	179	199	281	257	201	194	249	243	250	349	343	366	Ѳеодосія.
Керчь	707	815	902	1.473	864	393	373	531	750	1.124	1.223	1.046	1.069	1.087	1.047	1.075	1.043	1.088	1.205	1.647	1.654	1.694	Керчь.
Геническъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Геническъ.
Бердянскъ	108	146	278	337	279	24	160	182	247	437	453	494	507	476	406	401	469	560	795	620	679	686	Бердянскъ.
Маріуполь	146	183	295	285	217	26	227	203	267	440	587	668	457	564	595	579	626	590	740	761	929	818	Маріуполь.
Таганрогъ	1.551	1.326	2.332	2.478	1.155	62	2.434	3.320	2.992	3.843	3.403	1.234	943	775	688	891	1.068	1.215	1.593	1.913	1.917	1.367	Таганрогъ.
Ростовъ	2.462	2.302	3.771	3.655	3.219	239	2.649	3.716	3.410	3.861	3.271	1.260	928	895	815	1.127	1.128	1.213	1.756	1.939	1.772	1.747	Ростовъ.
Ейскъ	77	103	121	103	101	17	95	178	218	241	262	288	233	230	196	254	315	305	435	545	725	576	Ейскъ.
Темрюкъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	272	303	197	193	167	168	96	146	177	170	Темрюкъ.
Тамань	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Тамань.
Анапа	62	69	55	63	36	—	26	2	26	32	23	10	48	46	43	40	23	36	24	36	57	64	Анапа.
Новороссійскъ	—	—	91	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	40	108	131	129	Новороссійскъ.
Сухумъ-Кале	—	—	46	44	—	—	32	167	150	120	245	222	420	434	471	384	389	628	456	566	547	571	Сухумъ-Кале.
Гудава	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142	151	168	143	—	130	152	273	280	246	Гудава.
Поти	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116	164	61	300	302	301	394	430	489	762	603	508	385	Поти.
Батумъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Батумъ.
Каспійское море																							
Приходъ по всѣмъ портамъ *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Приходъ по всѣмъ портамъ.
Въ томъ числѣ:																							Въ томъ числѣ:
Астара	—	—	—	—	—	—	—	—	51	44	28	30	35	52	42	37	56	80	92	85	50	77	Астара.
Ленкорань	—	—	—	—	—	—	—	—	189	266	138	152	133	271	219	250	242	283	292	355	359	369	Ленкорань.
Кизиль-Агачъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Кизиль-Агачъ.
Усть-Кура	—	—	—	—	—	—	—	—	—	230	110	111	67	85	199	153	—	110	132	106	119	97	Усть-Кура.
Сальянъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	38	144	86	166	94	74	85	116	162	115	Сальянъ.
Баку	—	—	—	—	—	—	—	—	261	292	200	221	231	286	268	307	433	442	406	490	642	754	Баку.
Дербентъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	306	270	279	260	207	208	Дербентъ.
Петровскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	422	407	—	—	—	—	343	368	456	334	304	368	367	Петровскъ.
Астрахань	—	—	—	—	—	—	—	—	817	1.248	1.144	1.283	765	1.103	792	1.221	1.013	891	798	813	887	814	Астрахань.

*) Итоги движенія каботажныхъ судовъ отдѣльно по Черному и Азовскому морямъ и Каспійскому морю за 1850—1875 г.г. въ «Обзорахъ внѣшней торговли» не показаны.

Порты.	1872 г.	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.
	Число судовъ.										
Черное и Азовское моря											
Приходъ по всѣмъ портамъ	—	—	—	—	21.834	11.821	24.727	26.137	29.419	28.488	20.899
въ томъ числѣ:											
Аккерманъ	195	136	132	139	200	30	256	215	200	403	280
Одесса	2.777	2.600	2.601	2.620	2.372	1.050	3.008	2.792	2.507	2.841	2.693
Очаковъ	247	244	297	307	314	339	682	581	417	651	136
Николаевъ	435	534	650	355	559	232	503	502	586	643	559
Херсонъ	775	1.355	1.288	1.338	1.187	513	1.610	1.351	1.131	1.054	1.320
Евпаторія	643	685	796	720	597	180	669	578	516	517	490
Севастополь	600	750	654	508	526	142	445	535	655	663	597
Ялта	523	569	491	408	[illegible]	50	266	308	128	118	400
Θеодосія	475	568	482	447	434	193	353	410	558	569	529
Керчь	1.937	2.247	2.111	1.803	1.622	1.182	1.540	1.758	1.809	1.808	2.090
Геническъ	216	150	101	99	91	308	135	189	233	232	227
Бердянскъ	930	1.033	814	886	915	628	710	828	869	918	893
Маріуполь	182	1.091	969	1.347	873	668	584	829	963	943	888
Таганрогъ	1.943	1.929	1.749	1.801	1.378	1.189	1.888	1.908	1.650	1.636	1.502
Ростовъ	1.801	3.045	3.241	3.338	3.095	1.819	4.213	2.828	2.558	2.132	3.196
Ейскъ	922	769	650	697	713	666	684	602	754	769	784
Темрюкъ	154	218	284	239	245	287	341	443	327	328	371
Тамань	112	100	129	123	133	300	356	315	301	456	493
Анапа	71	145	142	147	194	31	161	216	210	257	231
Новороссійскъ	158	195	202	163	198	33	119	150	194	228	237
Сухумъ-Кале	435	587	573	324	263	77	60	182	304	387	181
Гудава	176	277	324	227	239	43	26	161	315	327	98
Поти	266	347	311	107	169	115	523	1.242	1.469	1.189	470
Батумъ	—	—	—	—	—	—	—	1.316	2.041	2.112	465
Каспійское море.											
Приходъ по всѣмъ портамъ	—	—	—	—	5.514	6.371	8.651	10.102	10.596	10.063	8.629
въ томъ числѣ:											
Астара	79	143	109	139	172	169	244	261	276	300	204
Ленкорань	333	348	430	527	594	383	673	647	882	802	496
Кизиль-Агачъ	225	400	361	378	456	315	402	600	503	390	131
Усть-Куринскъ	118	104	178	111	82	123	59	106	75	83	152
Сальянъ	91	335	276	303	343	360	503	725	597	607	275
Баку	717	954	1.056	1.146	1.227	1.726	2.723	2.290	2.140	3.041	3.363
Дербентъ	215	246	246	269	205	204	213	209	169	214	212
Петровскъ	331	466	416	396	392	462	569	495	418	479	402
Астрахань	760	1.041	1.150	1.125	1.214	1.215	1.889	2.269	2.167	2.435	2.621

1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	Порты.
Число судовъ.											
Черное и Азовское моря											
19.879	21.418	23.117	21.181	20.341	21.172	23.035	23.717	23.794	23.292	26.529	Приходъ по всѣмъ портамъ.
											въ томъ числѣ:
235	243	392	557	331	298	398	361	311	276	278	Аккерманъ.
2.755	2.907	3.038	3.213	2.644	2.737	3.311	3.085	3.097	3.401	3.553	Одесса.
150	201	344	325	283	264	268	390	302	441	516	Очаковъ.
590	610	579	629	578	449	458	467	530	669	657	Николаевъ.
1.264	1.194	1.060	1.342	995	1.045	1.435	1.161	1.026	1.312	1.387	Херсонъ.
577	532	615	502	536	495	613	612	725	608	578	Евпаторія.
602	695	751	856	866	916	855	909	879	840	904	Севастополь.
417	465	461	602	568	566	621	673	651	679	677	Ялта.
458	512	513	591	565	605	672	722	721	733	747	Θеодосія.
1.925	2.170	2.631	2.177	2.225	2.139	2.158	2.287	2.349	2.260	2.394	Керчь.
152	116	110	98	93	70	77	96	78	51	89	Геническъ.
851	963	1.006	1.038	974	927	963	971	1.063	852	1.096	Бердянскъ.
859	912	935	1.045	1.142	1.151	1.109	1.431	1.433	1.372	1.607	Маріуполь.
1.377	1.345	1.321	1.320	1.165	1.396	1.412	1.653	1.587	1.677	1.882	Таганрогъ.
2.870	2.497	2.702	2.090	2.779	3.221	2.855	2.928	2.830	2.176	3.103	Ростовъ.
627	611	596	697	711	777	1.018	1.123	950	797	969	Ейскъ.
406	438	51	449	396	338	306	262	315	312	314	Темрюкъ.
410	434	349	350	321	346	359	340	341	361	346	Тамань.
227	216	193	226	225	241	280	264	285	290	352	Анапа.
269	333	397	420	493	620	677	679	795	692	729	Новороссійскъ.
182	217	212	252	253	375	431	450	182	444	416	Сухумъ-Кале.
105	130	126	118	121	162	214	310	304	308	369	Гудава.
321	255	296	295	314	419	428	434	436	332	483	Поти.
477	479	509	473	578	606	613	600	697	510	592	Батумъ.
Каспійское море.											
7.062	8.006	8.977	9.391	10.325	9.859	10.361	*)		—		Приходъ по всѣмъ портамъ.
											въ томъ числѣ:
50	40	57	94	102	55	90	—	—	—	—	Астара.
419	214	196	204	191	170	210	—	—	—	—	Ленкорань.
86	146	129	106	105	66	90	—	—	—	—	Кизиль-Агачъ.
24	131	131	140	135	152	151	—	—	—	—	Усть-Куринскъ.
241	196	285	271	255	192	157	—	—	—	—	Сальянъ.
2.353	2.951	3.048	3.724	4.067	4.377	4.626	—	—	—	—	Баку.
265	279	301	267	312	292	257	—	—	—	—	Дербентъ.
440	442	438	176	445	412	389	—	—	—	—	Петровскъ.
2.254	2.960	3.310	3.198	3.693	4.011	4.319	—	—			Астрахань.

*) См. табл. II, стр. 27.



IV. Паровыя и парусныя суда подъ россійскимъ флагомъ въ каботажномъ плаваніи.

Порты.	1875 г. Паро-выхъ.	1875 г. Парус-ныхъ.	1876 г. Паро-выхъ.	1876 г. Парус-ныхъ.	1877 г. Паро-выхъ.	1877 г. Парус-ныхъ.	1878 г. Паро-выхъ.	1878 г. Парус-ныхъ.	1879 г. Паро-выхъ.	1879 г. Парус-ныхъ.
Бѣлое море.										
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ *)	—	—	**93**	**1.641**	**133**	**1.702**	**139**	**1.482**	**160**	**1.587**
Приходъ по всѣмъ портамъ ластовъ	—	—	**7.768**	**27.156**	**11.386**	**32.164**	**16.748**	**27.357**	**18.606**	**27.738**
въ томъ числѣ:										
Мезень	—	17	1	17	1	32	1	26	—	27
	—	331	20	390	20	765	40	587	—	656
Архангельскъ	20	679	34	694	39	718	43	638	47	678
	2.542	12.242	3.888	12.241	4.588	13.806	4.823	12.082	4.901	12.047
Онега	12	44	7	61	10	51	12	37	13	41
	196	1.856	263	997	355	948	1.578	166	1.612	721
Сумы	2	58	7	57	19	52	21	44	20	42
	160	951	248	1.168	674	1.067	2.730	890	2.804	1.005
Сороки	6	19	7	40	22	44	21	49	22	54
	215	81	249	942	683	960	2.628	887	2.840	1.098
Кемь	—	69	2	70	2	54	2	66	2	63
	—	1.391	175	1.509	176	1.386	175	1.590	176	1.784
Балтійское море.										
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ *)	—	—	**1.572**	**3.315**	**1.684**	**3.036**	**1.954**	**4.166**	**2.234**	**4.139**
Приходъ по всѣмъ портамъ ластовъ	—	—	**173.423**	**100.454**	**157.838**	**82.147**	**180.425**	**118.430**	**190.960**	**126.290**
въ томъ числѣ:										
Петербургъ-Кронштадтъ	286	262	342	242	332	237	389	356	301	310
	2.865	17.276	32.392	9.191	30.279	13.650	33.205	23.852	26.691	20.073
Нарва	1	138	—	220	—	111	2	135	1	120
	16	6.181	—	8.468	—	3.880	31	4.777	10	3.717
Кунда	—	20	—	40	—	35	—	43	1	61
	—	681	—	1.323	—	1.032	—	1.275	78	1.918
Ревель	200	844	168	778	117	453	179	455	246	820
	24.268	19.146	21.904	21.609	18.748	13.511	24.300	12.477	28.119	21.493
Балтійскій портъ	19	16	34	11	28	12	38	17	29	9
	2.504	270	5.078	371	4.200	416	4.735	501	4.218	222
Гапсаль	161	172	199	261	187	318	207	287	229	284
	12.331	1.955	18.395	2.208	16.588	2.572	17.539	3.149	19.626	2.409
Даго	81	75	94	55	113	71	124	91	102	116
	2.934	1.878	4.201	1.585	791	1.063	2.808	2.248	704	2.641
Аренсбургъ	47	57	78	36	84	35	109	52	101	75
	8.370	972	13.020	617	13.808	840	16.922	1.185	15.789	1.281
Перновъ	88	69	92	93	144	123	131	180	95	203
	4.640	2.744	4.732	3.074	6.854	4.109	7.054	6.568	9.022	6.022
Рига	192	198	150	103	192	81	169	132	135	157
	19.407	11.829	14.002	5.093	16.620	3.560	18.086	5.779	18.122	7.330
Виндава	49	10	44	31	46	20	72	120	57	246
	3.739	270	3.865	745	3.445	586	5.010	4.610	3.506	9.230
Либава	27	37	1	63	2	32	5	145	28	417
	2.165	1.932	33	2.234	40	808	190	7.332	1.701	18.578

1880 г. Паро-выхъ.	1880 г. Парус-ныхъ.	1881 г. Паро-выхъ.	1881 г. Парус-ныхъ.	1882 г. Паро-выхъ.	1882 г. Парус-ныхъ.	1883 г. Паро-выхъ.	1883 г. Парус-ныхъ.	1884 г. Паро-выхъ.	1884 г. Парус-ныхъ.	Порты.
										Бѣлое море.
172	**1.520**	**174**	**1.543**	**153**	**972**	**156**	**635**	**264**	**855**	судовъ. Приходъ по всѣмъ порт.
21.943	**27.213**	**18.211**	**27.552**	**15.938**	**19.378**	**16.769**	**15.827**	**25.669**	**22.138**	ластовъ. Приходъ по всѣмъ порт.
										Въ томъ числѣ:
2	23	3	23	2	16	—	20	3	19	Мезень.
323	519	284	572	70	724	—	210	350	489	
47	535	51	618	65	624	66	370	67	345	Архангельскъ.
5.451	11.365	4.825	11.778	6.175	11.808	6.243	9.234	6.248	8.775	
11	38	10	60	12	82	12	43	22	41	Онега.
1.428	648	1.297	796	1.663	1.174	1.449	1.005	2.597	1.352	
20	44	22	37	20	36	22	25	37	25	Сумы.
2.800	839	3.000	962	2.590	1.060	2.842	708	4.378	661	
21	54	25	111	23	50	23	44	26	82	Сороки.
3.760	939	2.670	2.048	2.630	1.312	2.750	1.073	2.790	2.037	
3	62	2	55	24	43	30	37	44	35	Кемь.
311	1.643	160	1.188	2.100	1.081	2.910	1.101	3.762	902	
										Балтійское море.
1.980	**4.586**	**1.842**	**4.494**	**1.745**	**2.685**	**1.518**	**4.051**	**1.718**	**3.622**	судовъ. Приходъ по всѣмъ порт.
217.147	**138.719**	**214.306**	**129.774**	**215.545**	**101.113**	**198.423**	**115.342**	**316.042**	**114.302**	ластовъ. Приходъ по всѣмъ порт.
										въ томъ числѣ:
276	308	316	300	388	314	360	261	408	269	Петерб.-Кроншт.
34.661	16.904	37.682	10.926	45.567	17.644	48.202	10.523	49.447	14.621	
1	137	5	154	4	180	1	156	—	164	Нарва.
18	12.094	56	7.375	69	7.342	17	6.777	—	6.920	
13	54	—	58	1	80	1	56	1	73	Кунда.
389	1.859	—	2.059	139	2.509	13	1.613	84	2.554	
196	933	201	897	223	579	172	1.052	191	675	Ревель.
25.578	22.548	31.009	23.298	34.920	16.998	27.403	28.060	31.312	18.564	
61	28	32	19	47	12	58	24	48	30	Балтійскій портъ.
9.512	266	5.672	321	4.760	166	5.064	676	5.313	679	
250	259	203	298	124	71	125	79	129	108	Гапсаль.
24.065	2.267	20.503	2.594	21.350	1.452	21.181	1.345	21.531	1.933	
100	105	80	104	2	64	15	91	7	53	Даго.
703	2.058	1.112	4.018	150	1.626	408	2.389	263	1.041	
141	82	108	85	123	73	115	49	122	44	Аренсбургъ.
21.365	1.581	16.732	1.632	18.130	1.714	16.458	1.174	20.432	1.039	
103	159	102	180	99	176	69	146	73	160	Перновъ.
9.500	4.331	9.195	5.308	11.379	5.455	8.012	4.754	8.610	9.624	
153	156	136	234	237	224	177	160	209	181	Рига.
21.273	7.225	20.577	5.452	32.241	12.754	24.150	7.794	27.852	7.992	
50	151	82	145	109	128	102	138	111	171	Виндава.
3.352	5.651	5.579	4.531	9.339	3.643	8.462	3.778	9.600	5.020	
33	376	40	296	63	198	56	183	75	278	Либава.
2.323	12.128	2.802	1.094	5.290	6.662	4.697	5.220	7.364	9.181	

*) Итоги движенія каботажныхъ судовъ по отдѣльнымъ морямъ за 1875 г. не показаны.

Порты.	1885 г.		1886 г.		1887 г.		1888 г.	
	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.
Бѣлое море.								
Приходъ по всѣмъ портамъ: судовъ	**279**	**801**	**257**	**843**	**185**	**510**	**280**	**841**
ластовъ	27.581	20.348	28.151	21.596	22.328	13.416	34.889	22.247
въ томъ числѣ:								
Мезень	1 18	21 746	2 239	18 656	1 14	18 620	2 125	16 607
Архангельскъ	66 6.066	332 8.652	63 5.318	355 9 356	53 6.563	361 9.301	57 7.483	358 9.532
Онега	18 2,305	36 985	22 2 707	27 756	28 3.844	20 644	32 3.859	28 691
Сумы	49 4.692	25 780	38 4.115	25 811	48 4.706	25 683	34 4.018	34 945
Сороки	35 2.808	40 974	25 2.778	55 1.412	22 2.702	46 1.113	37 3,040	46 1.090
Кемь	43 3.586	42 962	39 5.054	48 1.193	33 4·099	40 1.055	37 5.857	43 1.182
Балтійское море.								
Приходъ по всѣмъ портамъ: судовъ	**1.847**	**4.065**	**1.902**	**4.092**	**1.448**	**2.465**	**1.987**	**4.207**
ластовъ	216,103	121.486	222.196	127.743	196.925	85.882	228.435	127.402
Въ томъ числѣ:								
Петербургъ-Кронштадтъ	427 49.851	293 14.307	385 41.274	294 15.251	431 46.880	406 19.169	387 41.172	317 14.561
Нарва	2 320	99 4,270	1 15	69 2.586	1 32	82 4.067	1 85	126 5.549
Кунда	7 447	93 2.854	5 434	130 3.854	7 751	96 3.067	2 177	122 4.102
Ревель	207 29.800	860 21.379	221 31.792	882 21.780	214 31,137	886 23.761	171 30.028	952 25.129
Балтійскій портъ	60 6.296	22 492	51 6.250	31 562	46 5.878	29 713	38 5,225	31 671
Гапсаль	140 23.429	81 1.414	142 23.618	85 1.430	140 23.448	88 1.509	138 23,204	80 1.386
Даго	7 196	66 1.929	11 383	70 2.088	3 122	68 1.855	3 141	57 1.468
Аренсбургъ	129 21.826	43 954	129 21.758	35 747	127 21.518	35 823	127 21.354	29 592
Перновъ	67 7.819	98 3.606	68 8.376	119 4.135	73 8.741	137 4.302	122 9.326	180 5.743
Рига	219 28.466	181 7.924	229 32.155	184 9.727	243 36,305	191 10.402	282 35.138	126 6.019
Виндава	108 8.623	210 6.480	132 10.310	189 6.284	143 11.429	192 6.173	133 10.546	185 6.232
Либава	76 8.421	328 10.596	75 6.914	255 9.276	86 9.066	197 7.006	78 7.565	190 6.093

1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.		Порты.
Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	
										Бѣлое море.
202	**546**	**214**	**540**	**212**	**436**	**241**	**497**	**224**	**549**	судовъ Приходъ по
23.003	14.606	23.646	13,970	25 726	11,326	28,028	13,020	27.233	14,972	ластовъ всѣмъ порт.
										Въ томъ числѣ:
— —	12 461	1 26	13 456	1 182	10 383	— —	15 473	1 111	18 626	Мезень.
56 6.657	391 10.466	56 6.747	377 9.500	62 7.019	303 7.740	64 8.017	342 8.607	70 8 038	367 9.851	Архангельскъ.
29 3.086	22 559	30 4.019	23 599	32 4.304	13 295	29 3.086	18 490	29 3.874	27 712	Онега.
34 4.798	31 907	51 5.365	35 927	35 4.780	31 805	47 5.272	29 746	40 4.463	31 594	Сумы.
33 2.520	43 1.019	43 2.994	48 1.232	37 3.067	45 1.163	44 3.006	43 1.081	37 2.786	45 1.111	Сороки.
50 5.042	47 1.194	33 4.493	44 1.166	45 5.474	34 940	45 5.634	38 1.108	36 5.084	37 1.112	Кемь.
										Балтійское море.
1.444	**2.373**	**1.586**	**2.370**	**1.749**	**2.566**	**1.799**	**3.070**	**1.674**	**3.160**	судовъ Приходъ по
180.933	81.053	203.015	84.109	207.641	90.882	220.900	113.777	216.076	112.808	ластовъ всѣмъ порт.
										Въ томъ числѣ:
375 30.419	283 14 844	400 44.441	276 14.177	361 42.861	234 12.531	419 46.061	269 14.245	430 47.129	332 16.424	Петерб.-Кроншд.
— —	99 4.109	5 67	101 4.741	2 25	125 7.215	1 32	128 7.114	— —	121 6.175	Нарва.
— —	97 3.373	9 1.053	79 3,351	10 2.054	121 4.701	13 3.033	112 4.827	7 1.509	126 5.232	Кунда.
166 25.260	879 23.623	176 28.692	824 22.183	175 30.537	861 25.162	233 35.492	1.003 28.463	231 37.386	1.134 31.621	Ревель.
38 5.235	47 1.601	39 5.008	50 1,412	51 5,409	49 1.008	45 5.279	85 2.264	57 5.578	86 2.303	Балтійскій портъ.
132 21 216	87 1.501	132 22.292	74 1.434	131 22.941	69 1.263	137 24.306	78 1.400	124 21.830	48 880	Гапсаль.
1 28	38 770	3 120	34 563	2 200	38 761	1 82	33 775	4 195	63 2.039	Даго.
124 19.944	38 831	136 22.958	42 951	127 21.790	37 807	128 22.426	59 1.335	119 20.863	49 1.279	Аренсбургъ.
127 10 401	216 6.686	131 10.216	215 6.062	71 7.868	139 3.186	71 8.268	147 4.983	68 7.535	150 4.645	Перново.
262 31.835	173 8.217	290 36.770	214 10 219	233 36.947	180 9,613	35 1,135	89 [illegible]	227 [illegible]	204 9.756	Рига.
144 13 350	136 5.423	134 13.477	133 5.263	108 9.480	141 4.963	117 10.834	217 9.320	128 11.603	167 6.224	Виндава.
144 12.708	221 7.409	200 15.455	275 10.057	286 10.688	315 10.386	262 21.843	[illegible] 15.201	[illegible] 17.747	371 13.521	Либава.

Приходъ судовъ по южнымъ портамъ.

Порты.	1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.		1882 г.		1883 г.		1884 г.		Порты.
	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	
Черное и Азовское моря.																					
Приходъ по всѣмъ портамъ: судовъ *)	—	—	9.188	12.646	5.167	6.654	9.255	15.472	10.403	15.734	12.886	16.533	13.702	14.786	12.374	8.525	12.365	7.514	13.305	8.013	суд. Приходъ по всѣмъ порт.
ластовъ	—	—	1.621.186	447.406	705.675	183.190	1.762.377	530.635	1889.469	428.779	2.286.685	647.251	2.207.446	330.268	1.745.036	256.159	1.860.845	252.898	2.069.421	267.419	ласт.
въ томъ числѣ:																					въ томъ числѣ:
Одесса	846	1.774	850	1.522	444	706	943	2.063	1.021	1.771	1.012	1.495	1.085	1.756	1.110	1.583	1.229	1.526	1.277	1.630	Одесса.
	122.829	54.287	137.051	43.186	74.930	19.661	281.487	60.219	149.268	53.788	173.727	47.984	165.488	51.402	151.535	52.125	165.071	51.035	194.509	54.297	
Николаевъ	164	291	217	342	150	82	204	309	265	237	359	327	238	305	257	302	269	321	334	276	Николаевъ.
	28.838	11.785	37.709	12.922	35.187	2.020	39.658	12.655	47.199	9.902	10.642	13.501	40.350	11.242	29.599	10.807	33.057	11.572	36.581	10.469	
Херсонъ	393	945	396	791	210	203	334	1.276	354	997	313	818	365	689	408	912	360	904	376	818	Херсонъ.
	34.198	31.297	41.191	29.057	30.191	8.087	34.114	44.671	47.806	34.131	37.116	28.350	34.432	24.375	34.138	29.330	33.807	30.327	33.097	27.351	
Евпаторія	220	500	194	403	37	143	168	501	208	387	218	298	195	322	194	296	199	378	192	340	Евпаторія.
	69.196	24.254	65.341	18.079	13.683	6.051	57.215	24.118	74.654	10.199	81.102	13.893	66.296	14.911	58.379	13.863	58.498	16.994	58.267	15.585	
Севастополь	406	102	376	150	90	52	359	86	388	147	502	153	529	134	507	90	513	89	563	132	Севастополь.
	119.400	5.095	119.060	6.877	27.272	1.060	130.115	3.010	124.550	7.293	154.434	7.223	163.414	6.188	146.529	4.048	124.547	4.375	168.480	5.858	
Ялта	283	125	251	148	40	10	221	45	251	59	330	98	380	62	347	53	359	58	361	104	Ялта.
	90.816	3.448	85.789	4.542	15.304	189	74.186	1.143	88.060	1.758	113.557	3.180	119.054	1.752	103.058	1.881	109.073	1.780	109.583	3.019	
Θеодосія	342	105	335	99	53	140	273	80	322	88	421	137	462	107	381	148	369	89	391	121	Θеодосія.
	10.345	3.391	97.075	3.287	17.993	965	82.928	2.158	104.317	2.638	125.187	4.260	134.413	3.136	109.196	4.541	112.620	2.740	118.116	3.681	
Керчь	552	1.251	603	1.019	497	685	651	886	712	1.046	803	1.006	1.110	758	1.109	981	1.065	860	1.169	901	Керчь.
	105.232	40.202	101.981	35.416	58.095	22.366	106.384	30.080	126.711	33.134	135.671	33.314	178.119	20.252	166.242	29.490	171.539	21.833	207.002	25.596	
Бердянскъ	342	544	447	468	304	324	316	394	383	445	434	435	513	405	543	356	519	332	576	387	Бердянскъ.
	50.010	16.856	58.493	16.138	32.922	9.989	43.388	10.536	50.936	12.412	57.406	6.960	57.099	11.930	59.035	10.089	59.007	9.602	68.987	11.261	
Маріуполь	370	977	426	448	316	352	227	357	361	468	417	446	647	298	688	200	679	180	688	224	Маріуполь.
	39.419	29.378	45.704	11.931	30.719	6.814	24.540	7.118	36.909	8.061	42.469	6.489	51.378	5.295	63.424	5.221	65.342	5.446	72.064	4.624	
Таганрогъ	720	1.081	794	584	532	557	731	1.157	963	945	935	615	1.153	483	1.003	499	972	405	1.045	300	Таганрогъ.
	75.084	31.739	84.187	18.463	55.068	17.806	80.376	29.756	93.508	28.752	110.513	20.277	94.182	12.016	93.100	15.833	92.762	12.346	104.424	10.629	
Ростовъ	924	2.414	1.232	1.863	889	930	1.372	2.741	1.133	1.695	1.108	1.450	1.231	901	2.015	1.181	2.114	756	1.858	639	Ростовъ.
	83.555	82.546	123.475	100.266	81.332	32.593	125.223	112.771	108.740	57.563	106.927	49.408	97.726	28.356	143.429	36.453	194.538	22.997	177.917	10.089	
Ейскъ	377	320	407	306	401	265	288	396	389	413	445	307	517	256	453	331	383	244	407	207	Ейскъ.
	34.313	7.656	31.110	7.868	29.074	5.676	26.166	10.056	23.497	11.101	24.206	8.855	53.782	6.748	25.944	3.442	21.168	7.568	21.036	6.476	
Анапа	76	71	100	94	23	8	90	71	104	112	105	105	163	94	115	116	146	81	143	73	Анапа.
	22.372	2.001	35.384	2.642	10.877	151	27.681	2.014	35.878	3.137	39.847	2.751	45.822	2.698	32.430	3.155	43.285	3.174	41.538	1.587	
Новороссійскъ	111	52	109	89	26	7	101	18	114	36	131	63	171	57	169	68	206	63	275	58	Новороссійскъ.
	38.273	942	42.097	1.429	11.805	139	32.541	483	38.260	666	47.904	944	48.939	1.043	43 863	2.096	61.456	2.012	87.945	2.401	
Поти	7	100	11	158	2	113	248	175	293	949	554	915	443	746	404	66	284	37	209	46	Поти.
	1.369	2.253	1.506	2.847	524	1.393	81.713	7.701	56.860	13.862	115.851	13.710	72.243	8.410	80.987	2.741	52.139	1.518	31.003	2.016	
Батумъ	—	—	—	—	—	—	50	242	349	1.167	582	1.459	526	1.586	439	26	399	78	325	151	Батумъ.
	—	—	—	—	—	—	14.163	2.160	77.378	10.300	115.671	15.722	111.086	12.103	90.842	814	95.610	3.419	78.532	8.575	
Каспійское море.																					
Приходъ по всѣмъ портамъ: судовъ *)	—	—	956	4.558	1.311	5.060	1.685	6.966	1.494	8.393	2.695	7.901	2.236	7.827	2.206	6.423	3.029	4.033	2.173	5.833	суд. Приходъ по всѣмъ порт.
ластовъ	—	—	182.019	169.439	247.407	202.640	321.258	270.822	307.704	374.473	419.504	462.269	399.575	454.429	375.357	467.270	545.444	446.272	486.256	533.483	ласт.
въ томъ числѣ:																					въ томъ числѣ:
Астара	16	123	5	169	16	153	58	186	61	200	63	213	73	227	102	102	27	23	17	23	Астара.
	2.705	2.180	865	2.462	3.321	3.204	13.301	3.947	5.969	8.900	10.257	5.909	13.760	4.969	17.099	3.927	4.572	1.382	2.346	1.062	
Ленкорань	51	474	75	475	64	519	98	575	267	580	151	731	112	690	203	293	303	146	15	199	Ленкорань.
	9.902	14.302	17.656	14.503	4.323	9.031	7.469	6.361	28.224	26.660	31.403	45.200	24.202	22.310	33.240	14.953	43.167	7.766	2.230	9.203	
Баку	168	978	251	882	376	1.350	595	2.128	469	1.821	532	1.608	658	2.383	890	2.473	1.481	872	622	2.329	Баку.
	34.885	35.574	51.022	44.468	71.230	76.415	113.117	94.714	90.072	41.738	87.274	128.112	108.299	188.399	118.903	185.455	256.141	100.805	182.777	238.086	
Дербентъ	88	181	91	112	99	105	102	101	98	111	82	87	112	102	110	102	212	51	236	43	Дербентъ.
	16.869	4.988	19.221	3.651	22·798	4.501	24.460	4.192	20.680	6.251	1.818	3.881	121.221	3.882	25.080	5.004	46.216	2.560	56.384	2.146	
Астрахань	158	967	193	1.109	253	1.245	330	1.559	232	2.037	315	1.852	414	2.021	544	2.077	615	1.639	865	2.095	Астрахань.
	23.953	69.231	31.591	58.016	39.939	69.017	56.353	88.246	32.851	124.980	53.430	124.445	65.580	156.989	92.450	180.358	128.950	178.413	177.079	243.754	

*) Итоги движенія каботажныхъ судовъ по отдѣльнымъ морямъ за 1875 г. не показаны.

Порты.	1885 г.		1886 г.		1887 г.		1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.		Порты.
	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	Паро-выхъ.	Парус-ныхъ.	
Черное и Азовское моря.																			
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ	**14.106**	**9.011**	**13.752**	**7.429**	**13.131**	**7.210**	**14.812**	**6.925**	**15.189**	**7.846**	**16.326**	**7.391**	**16.692**	**7.102**	**15.480**	**7.312**	**18.762**	**7.767**	суд. **Приходъ по всѣмъ порт.**
ластовъ	**2.166.392**	**284.676**	**2.340.423**	**239.713**	**2.364.692**	**242.981**	**2.937.885**	**235.119**	**3.047.261**	**260.896**	**3.503.190**	**250.172**	**3.766.972**	**250.905**	**4.021.685**	**252.060**	**4.680.852**	**269.935**	ласт.
въ томъ числѣ:																			въ томъ числѣ:
Одесса	1.463	1.575	1.765	1.448	1.328	1.321	1.243	1.494	1.360	1.951	1.432	1.653	1.577	1.430	1.718	1.683	1.784	1.769	Одесса
	210.479	49.390	243.808	48.111	245.582	42.972	250.248	47.057	279.290	61.974	316.882	53.060	304.815	49.450	412.746	53.549	470.872	56.791	
Николаевъ	315	264	364	265	338	240	294	155	322	136	337	130	400	130	553	116	544	113	Николаевъ.
	37.035	10.280	44.104	10.042	53.625	8.436	56.024	4.750	57.405	5.150	60.105	4.204	66.666	4.115	85.958	4.170	118.864	4.345	
Херсонъ	398	662	493	849	286	709	245	800	277	1.158	292	869	330	696	314	968	350	1.037	Херсонъ.
	29.902	16.762	43.017	29.313	33.983	26.021	27.457	27.105	33.418	38.786	36.417	32.186	43.076	26.607	56.044	34.496	61.821	38.346	
Евпаторія	176	372	201	301	181	355	200	295	241	402	265	347	284	441	286	322	286	292	Евпаторія.
	55.834	20.502	59.970	13.863	56.958	15.817	60.820	14.495	78.006	20.698	96.975	15.731	104.680	19.775	129.264	14.888	121.730	15.552	
Севастополь	626	125	697	159	671	195	762	154	713	142	792	117	745	134	710	130	790	114	Севастополь.
	191.202	5.409	202.680	6.776	210.172	8.348	246.469	7.025	243.717	7.277	283.186	5.541	292.575	6.268	311.864	6.215	359.950	6.055	
Ялта	364	95	428	174	373	195	472	94	478	146	537	136	536	115	541	106	578	99	Ялта.
	114.182	3.347	125.606	6.008	124.648	7.079	159.656	4.328	164.948	5.558	194.134	4.854	212.790	4.526	230.313	4.018	252.345	4.473	
Θеодосія	410	103	470	121	444	121	527	58	539	133	598	124	607	114	629	104	638	119	Θеодосія.
	129.329	3.431	138.438	4.054	141.200	4.010	168.798	3.219	175.889	4.802	204.059	4.74-	212.707	5.100	241.062	4.758	284.815	4.745	
Керчь	1.380	1.251	1.365	812	1.331	894	1.368	771	1.302	856	1.359	928	1.411	838	1.331	926	1.453	941	Керчь.
	242.570	41.751	237.741	24.695	251.007	28.691	270.518	24.013	265.646	27.212	282.118	29.651	305.254	30.736	313.080	30.287	325.659	29.684	
Бердянскъ	567	439	665	373	666	308	649	278	651	312	681	293	701	362	572	280	754	342	Бердянскъ.
	67.360	12.887	86.236	10.875	86.867	9.191	79.507	8.701	89.867	9.740	97.956	10.210	96.813	12.353	82.743	9.361	104.188	1.190	
Маріуполь	770	165	848	197	898	244	901	250	917	182	1.099	332	1.073	360	1.031	341	1.262	345	Маріуполь.
	83.633	4.407	96.069	5.967	102.842	9.067	107.989	10.503	114.301	6.334	140.988	13.925	152.405	15.706	154.919	10.999	179.816	16.193	
Таганрогъ	1.017	304	1.120	200	1.131	334	1.114	282	1.103	309	1.382	271	1.378	209	1.482	175	1.698	184	Таганрогъ.
	106.968	11.144	126.607	7.260	129.219	12.181	121.099	9.285	113.739	10.655	143.468	10.251	141.255	8.522	156.117	6.691	126.320	7.115	
Ростовъ	2.001	701	1.464	626	2.053	726	2.508	713	2.293	562	2.300	638	2.114	716	1.614	562	2.392	711	Ростовъ.
	197.324	18.480	149.738	19.462	217.226	22.120	284.180	25.079	233.429	17.579	248.471	20.903	229.237	22.773	178.205	18.701	260.565	24.105	
Ейскъ	358	338	485	212	523	188	557	220	778	240	920	203	770	180	696	101	861	108	Ейскъ.
	23.111	6.895	35.076	5.753	34.475	5.036	36.311	7.522	53.329	8.218	66.064	6.752	59.521	6.168	59.282	3.597	66.574	3.621	
Анапа	115	78	152	74	154	71	216	28	239	41	225	39	258	27	252	38	325	27	Анапа.
	35.413	2.187	41.688	2.151	42.484	2.211	62.344	865	72.989	1.210	84.228	1.283	94.075	772	104.844	1.056	132.860	856	
Новороссійскъ	308	89	354	66	392	101	517	103	550	127	584	95	711	84	604	88	618	111	Новороссійскъ.
	94.637	3.600	97.758	2.568	111.319	4.535	146.750	4.767	167.385	5.076	197.939	4.383	240.115	3.286	248.495	4.445	267.235	4.702	
Поти	232	64	246	49	276	68	347	72	368	60	384	50	379	57	273	59	419	64	Поти.
	45.538	3.004	47.875	2.317	57.548	3.392	85.070	3.184	90.791	2.601	98.439	2.756	102.295	2.829	108.047	3.064	161.413	3.385	
Батумъ	341	168	369	104	439	139	491	115	498	115	509	91	565	132	422	88	334	58	Батумъ.
	86.060	9.153	107.490	6.446	123.381	8.053	148.136	7.476	158.471	6.003	171.076	4.724	207.857	7.968	194.376	4.629	253.464	2.470	
Каспійское море.																			
Приходъ по всѣмъ портамъ судовъ	**2.629**	**6 348**	**3.058**	**6.333**	**3.476**	**5.955**	**4.340**	**6.224**	**4.818**	**5.543** *)	—	—	—	—	—	—	—	—	суд. **Приходъ по всѣмъ порт.**
ластовъ	**571.383**	**588.424**	**649.537**	**588.810**	**729.152**	**603.581**	**911.637**	**649.479**	**1.104.653**	**625.838**	—	—	—	—	—	—	—	—	ласт.
въ томъ числѣ:																			въ томъ числѣ:
Астара	10	47	27	67	24	78	29	26	32	58	—	—	—	—	—	—	—	—	Астара.
	1.429	2.250	3.981	4.250	3.334	4.139	4.340	1.497	4.321	3.903	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ленкорань	21	175	41	163	26	165	35	135	27	183	—	—	—	—	—	—	—	—	Ленкорань.
	3.753	8.981	6.248	9.059	3.508	7.912	5.212	5.606	4.060	10.128	—	—	—	—	—	—	—	—	
Баку	746	2.302	1.333	2.391	1.513	2.554	1.790	2.587	2,206	2.420	—	—	—	—	—	—	—	—	Баку.
	185.910	287.979	290.651	254.387	326.065	284.244	397.743	303.625	520.928	299.289	—	—	—	—	—	—	—	—	
Дербентъ	261	40	20)	67	236	76	243	49	211	46	—	—	—	—	—	—	—	—	Дербентъ.
	51.377	1.256	55.353	3.936	41.569	4.183	41.479	2.718	34.916	1.761	—	—	—	—	—	—	—	—	
Астрахань	996	2.314	1.056	2.142	1.269	2.414	1.523	2.513	1.967	2.352	—	—	—	—	—	—	—	—	Астрахань.
	226.486	230.608	244.204	233.103	291.748	278.828	354.262	297.870	483.475	292.306	—	—	—	—	—	—	—	—	

*) Данныя о каботажномъ плаваніи начиная съ 1890 г. показаны слитно съ данными о заграничномъ плаваніи въ табл. II стр. 27

Замѣченныя опечатки.

Страница.	Строка.	Напечатано.	Слѣдуетъ читать.
36	3 св.	въ Архангельскѣ	въ Архангельскъ
93	11 сн.	затруденія	затрудненія
100	1 »	1768 г.	1768 г. [5])
105	3 »	єжогодно	ежегодно
121	9 св.	видѣ:	видѣ: [1])
121	9 сн.	таблицы:	таблицы: [2])
199	17 »	нхъ	изъ
264	3 св.	его	ею
281	5 »	пораходами	пароходами
288	11 сн.	Общества	Обществу
295	6 св.	первоночальной	первоначальной